În romaneşte de:
C. PAPADOPOL-CALIMAH
FRANCIS CHICHESTER GIPSY MOTH CIRCLES THE WORLD
Hodder and Stoughton Ltd. LONDON
FRANCIS CHICHESTER
CU
„*Gipsy Moth*”.
ÎN JURUL LUMII
00
EDITURA ŞTIINŢIFICĂ *Bucureşti, 1970*
Coperta *şi* supracoperta LUDOVIC BARDOCZ
Desenele executate de: CHARLES HURFORD, COLIN MUDIE ŞI A. SPARK

Cu dragoste, soţiei mele SHEILA, colaboratoare nepreţuita la performanţa realizata şi lui GILES, fiul meu, participant şi el pe măsura puterilor lui mai tinere, cu speranţa că vor urmări cu plăcere povestirea năzuinţelor şi izbânzilor mele.

Mulţumiri celor care mi-au dat concursul în afara efortului meu de navigator solitar în jurul lumii, mulţi prieteni şi sprijinitori au adus o contribuţie importantă la asigurarea succesului acestei călătorii. Nu am posibilitatea să mulţumesc fiecăruia în parte, dar îi voi numi doar pe câţiva care în tot timpul călătoriei mi-au acordat cu atâta bunăvoinţă o asistenţă preţioasă.

Astfel, în Anglia, înainte de plecare, Paul Hodder-Williams şi George Greenfield mi-au dat tot concursul lor îndată ce le-am împărtăşit proiectul; Harold Evans, de la „The Sunday Times” şi Alastair Hetherington de la „The Guardian” au considerat proiectul meu atât de realist, încât au contractat dreptul de a publica ştirile pe care aveam să le emit prin radio în timpul călătoriei. În cuprinsul cărţii am menţionat şi alţi sprijinitori entuziaşti:

colonelul Whitbread, lordul Dulverton, constructorii Warwick Hood şi Alan Payne, excelenţa sa, guvernatorul general şi lady Casey, căpitanul Max Hinchliffe din Marina regală australiană, Jim Mason, George Gardiner *şi* John Pleasants; cei patru tineri muncitori de la societatea „Kelvin and Hughes”; John Fairhall, Murray Sayle şi Nigel Forbes.

Alţi sprijinitori, care nu sunt menţionaţi în carte: Monica Cooper şi personalul societăţii „Francis Chichester Ltd.[1]; George West, inspector al secţiei maritime de radio de la Brent din cadrul Direcţiei generale a poştelor; Ernest Rayment de la societatea „Kelvin and Hughes”, care m-a ajutat să obţin hărţile necesare.

La Sydney, mulţi prieteni ne-au făcut să ne simţim ca acasă şi ne-au ajutat în fel şi chip: lordul şef al Justiţiei şi lady Barwick; excelenţa sa, înaltul împuternicit britanic şi lady Johnston; Hugh şi Bar Eaton; comandantul Wood, din Marina regală, de la Canberra; comandantul şi personalul de la R.S.Y.S.[2]; comandantul şi adjunctul dispozitivului de comandă a manevrării avioanelor de pe portavioane; preşedintele Nancy Leebold şi personalul de conducere al Institutului australian de navigaţie; William Vines, director al I.W.S.; Jim Sare şi Darii McCourt de la filiala editurii „Hodder and Stoughton”, Sydney, care s-au ocupat de miile de scrisori adresate mie, cele mai multe trimise de tineri; Terry O’Keefe şi Pat McGarthy de la I.W.S.; Colin, Lorna şi Robert Anderson; Peter Green, căpitanul James Dunkley de pe nava „Oriana”, atât de prevenitor cu soţia mea Sheila şi care mi-a transportat acasă hărţile folosite în timpul călătoriei de la Plymouth la Sydney.

La întoarcerea în Anglia: căpitanul portului Plymouth

---

1 Autorul are o întreprindere de imprimat hărţi. – N.T.

2 Royal South Yacht Club Squadron : Escadra Iaht-clubului regal din sud.
N.T.

şi lady Talbot; primarul, soţia sa şi autorităţile municipale de la Plymouth; dl. Lloyd-Jones, secretarul Primăriei şi dl Bottom, şeful Serviciului de relaţii cu publicul; comandantul adjunct, personalul de conducere, căpitanul şi d-na Terence Shaw de la Iaht-clubul din vestul Angliei; contraamiralul medic Stanley Miles şi personalul Spitalului marinei regale de la Plymouth; dr. Gordon Latte; Frank Carr, care a adunat toate amănuntele istorice privind ceremonia care a avut loc la Greenhithe cu prilejul înnobilării de către regina Elizabeta I a vestitului navigator din secolul al XVI-lea, Francis Drake; Erroll Bruce, admirabil maestru de navigaţie şi ceremonii, care ne-a condus pe parcursul de la Plymouth la Londra; lordul Simon, director general, comandorul Gilbert Parmiter, căpitanul portului şi personalul Direcţiei portului Londra; inspectorul-şef D. Davies de la Poliţia metropolitană a Londrei, secţia Tamisa şi personalul său; căpitanul şi d-na Arples şi personalul navei-şcoală *Worcester*; sir Richard Colville, şef de presă al Casei M.S. Regina.

La Greenwich: amiralul sir Horace Lyddon şi căpitanul M.A.J. Henell de la Colegiul regal naval de la Greenwich; primarul Londrei şi lady Bellinger; municipalitatea Londrei; sir Paul Davie, reprezentantul municipalităţii Londrei şi colonelul Britton.

De asemenea, mulţumesc lui Raymond Seymour, admirabilul nostru consilier în relaţiile cu publicul şi lui John Fox de la firma „Whitbreads”, al căror ajutor ne-a fost extrem de valoros.

Succesul călătoriei – mele se datorează, în mare parte, faptului că toţi cei mai sus citaţi şi-au depăşit obligaţiile lor normale prin sprijinul pe care mi I-au dat.

Iar când toată agitaţia a luat sfârşit, John şi Helen Anderson au revăzut cele 400.000 de cuvinte pe care le-am scris despre călătorie, reducându-le la textul gata pentru tipar în septembrie 1967. Dacă vă place cartea, aceasta li

se datorează lor, iar dacă nu vă place, vina este a mea.

F.C.

septembrie, 1967

Mulţumesc ziarului „The Times” pentru permisiunea de a reproduce textul scris de Murray Sayle, apărut în numărul din 21 martie 1967; ziarului „The Sun” pentru permisiunea de a reproduce pasagii din convorbirea dintre John Seddon şi Alan Villiers (12 ianuarie 1967); ziarului „The Guardian” pentru permisiunea de a reproduce pasagii din scrisoarea lui Alan Villiers, publicată la 11 ianuarie 1967; de asemenea, editurii „Rupert Hart-Davis”, pentru permisi unea de a reda pasagii din cartea *A Gipsy of the Horn* (*Nomadul de la Capul Horn*) de Rex Clements.

1

Visuri

O dată, de mult, cum încep poveştile minunate, visam să fac înconjurul lumii pilotând solitar un avion. La sfârşitul anului 1929 am zburat singur de la Londra la Sydney, cu avionul meu „Gipsy Moth” construit numai pentru aterizări. Ţelul meu era să înconjur, tot solitar, pământul, şi singura cale posibilă era de a-mi transforma avionul în hidroavion, ceea ce îmi permitea să zbor pe deasupra Japoniei şi nordului Canadei, unde aerodromurile erau situate la distanţe mari. Am învăţat deci să pilotez un hidroavion transformând aparatul meu „Gipsy Moth" şi am plecat de la Sydney mai departe. Cum am dat peste un cablu telefonic, întins pe o jumătate de milă peste rada de la Kasura şi că din această cauză m-am prăbuşit în port, este o cu totul altă poveste. Am scăpat cu viaţă ca prin minune, iar aventura mea solitară a luat sfârşit. Era în 1931.

Cu trecerea anilor, imboldul de a înconjura singur pământul a mocnit în sufletul meu ca sămânţa de drobiţă care zace ascunsă în pământ timp de cincizeci de ani, până

când, prin săparea solului, pătrunde aer sau lumină, provocând încolţirea ei bruscă. La fel s-a întâmplat şi cu mine. Dar tot zburând nu mai simţeam aceeaşi dorinţă de a face pionierat, devenind un fel de specialist în instructaj tehnic şi în pilotaj; prin toate locurile pe unde dorisem mai înainte să ajung şi prin care nu zburase încă vreun avion, acum oamenii nu numai că ştiau ce sunt avioanele, dar le şi foloseau ca mijloace obişnuite de transport.

Nu voi intra în amănunte, cum, în 1953, am trecut de la zborurile oceanice, la întrecerile de iahturi; am descris aceasta în cartea *The Lonely Sea and the Sky* (*Solitar peste mări şi în văzduh*).

În 1962 am încercat să stabilesc un nou record de traversare solitară a Atlanticului de nord cu iahtul „Gipsy Moth III”, prilej cu care mi-am dat seama că eram în stare să înconjur pământul, plecând singur într-o călătorie interesantă, chiar pasionantă. Sute de alţi navigatori – unii dintre ei solitari – întreprinseseră înconjurul lumii pe iahturi şi aproape toţi urmaseră calea atât de mult bătută de-a lungul zonei alizeelor. Cei mai mulţi au făcut această călătorie în trei ani, dar nu cunoşteam decât opt cazuri în care iahturile au izbutit să înconjure Pământul ocolind Capul Horn. Cel de-al nouălea iaht care a mai făcut înconjurul Capului Horn a fost „Joshua” al soţilor Bernard şi Françoise Moitessier, dar nu cunosc amănuntele călătoriei lor şi cred că nu au realizat, în întregime, înconjurul Pământului. Într-o călătorie în jurul lumii Capul Horn constituie un punct de mare interes şi ani de-a rândul m-a obsedat acest gând. Aveam unele temeri dar nu mă înfricoşam de loc, cu toate că relatările despre furtunile ce se dezlănţuie acolo sunt de-a dreptul înspăimântătoare. Niciodată nu se va şti numărul navelor care au pierit în această regiune.

Multă vreme l-am socotit nebun pe cel care ar încerca să înconjure Capul Horn cu un iaht mic. Dintre

cele opt ambarcaţii care au făcut această tentativă şase s-au răsturnat fie înainte, fie în timpul sau după trecerea prin acest loc primejdios. Nu mă înspăimânt din orice şi detest să renunţ la ceea ce mi-am propus din cauza fricii. Capul Horn mă fascina şi mă sfida în acelaşi timp ca cel mai primejdios punct de navigaţie din lume.

Am început prin a citi toate relatările interesante despre această regiune, pe care le-am putut găsi şi din fiecare succes sau eşec am învăţat câte ceva. Până la urmă am mai prins curaj ajungând la concluzia că, deşi în majoritatea cazurilor ambarcaţiile nu au corespuns scopului propus, numai două echipaje au pierit. Mi-am format convingerea că având o ambarcaţie corespunzătoare şi folosind metode de navigaţie adecvate, voi putea întreprinde călătoria.

De asemenea, prevedeam realizarea celei mai rapide călătorii în jurul lumii cu un mic velier. Am plănuit călătoria în două etape, Sydney fiind unicul port pentru o scurtă escală. Era, de fapt, singura cale de a realiza un record de timp. Acest gând m-a frământai: încă din 1929, când am încercat să reduc timpul realizat de Hinkler în extraordinarul său zbor solitar din Anglia până în Australia. După părerea mea eşecul de atunci s-a datorat, în primul rând, faptului că am prevăzut câte două etape de zbor în fiecare zi, pierzând ore întregi de lumină de zi, la trecerea dintr-o ţară în alta, în discuţii cu autorităţile pentru vize, vămuiri etc. Hinkler, în schimb, a executat câte un singur zbor de lungă distanţă în fiecare zi. Aş fi procedat şi eu la fel, dacă aş fi stăruit să obţin permisiunea de a lua cu mine mai multă benzină (mi s-au admis doar două rezervoare suplimentare).

A străbate fără escale, într-un iaht cu vele, distanţa de la Plymouth la Sydney, era un proiect mai îndrăzneţ; putea, oare, îl realizat? Un calcul pripit al distanţei mi-a arătat că de-a lungul vechiului drum al cliperelor, şi apoi al

navelor cu velatură pătrată* sunt 13 750 mile, constituind calea cea mai scurtă după ce timp de o sută de ani mii de nave au experimentat tot felul de variante. (Mai târziu, când am recalculat distanţa cu mai multă atenţie am ajuns la 14.100 mile.) Dar care ar fi fost cel mai scurt timp în care aş fi putut spera să străbat această distanţă? în 1964, în cea de-a doua cursă solitară din Oceanul Atlantic am fost întrecut de locotenentul Eric Tabarly din Marina franceză, care naviga cu o ambarcaţie special construită în acest scop, putând realiza 105 mile şi jumătate pe zi, în direcţia est-vest a oceanului. După cursă, la întoarcerea acasă, deci navigând de la vest la est, împreună cu fiul meu Giles am realizat o medie de 126 mile pe zi. Mai ştiam că drumul obişnuit al cliperelor se asemăna mai mult cu străbaterea oceanului de la vest la est, totuşi nu puteam compara o călătorie de 14.000 mile cu una de numai 3 200 mile. Am socotit însă că 126 mile pe zi era un obiectiv onorabil, pe care, în orice caz, mi-l puteam propune şi speram să-i realizez.

Ştiam că urmau să se construiască una sau mai multe ambarcaţii speciale pentru cursa transatlantică din 1964 şi cred că aş fi putut obţine şi eu una dacă aş fi solicitat. Dar cum gândurile mele erau îndreptate de pe atunci spre o călătorie în jurul lumii

— Cursa transatlantică părându-mi-se de importanţă secundară – nu am încercat. Traversarea Atlanticului o consideram ca pe un prilej de a-mi verifica unele teorii în privinţa celor mai bune tipuri de carenă şi ale diverselor dispozitive, precum şi ale celor mai potrivite metode de aplicat într-o călătorie în jurul lumii. În cursa din 1964 au luat startul paisprezece concurenţi şi socotesc că am avut un pic de noroc clasându-mă al doilea după francezul Eric Tabarly. În timpul cursei vărul meu Tony Dulverton, sportiv şi el, a întrebat-o pe soţia mea Sheila de ce nu mi-am procurat o ambarcaţie potrivită care să-mi fi sporit şansele

faţă de concurentul francez? apoi a adăugat că îmi va înlesni procurarea unei asemenea ambarcaţii pentru cursa următoare, din 1968. La întoarcerea mea în Anglia, când i-am vorbit despre proiectele mele de a întreprinde o călătorie în jurul lumii, ocolind Capul Horn, m-a asigurat că-mi va pune la dispoziţie ambarcaţia dorită.

Dar până atunci să mă întorc puţin în trecut. Chiar înainte de cursa din 1964 discutasem cu constructorul naval John Illingworth proiectul unei nave, „Gipsy Moth IV", pentru o cursă solitară transoceanică. Proiectul era în lucru la firma „Illingworth and Primrose", schiţele preliminare fiind deja executate. Tocmai în vremea când avea loc cursa transatlantică din 1964, la şantierul naval „Souter" din Cowes[3] se amenaja un loc unde avea să se construiască, în anul următor, această navă. Preţul cerut de constructor îl puteam acoperi numai dacă vindeam nava „Gipsy Moth III". Carena se prevedea a fi construită din mai multe straturi, adică din câteva bordaje subţiri, aşezate cruciş unul faţă de altul şi lipite între ele, în aşa fel încât să formeze o piesă unică fasonată din placaj. Am cerut să se facă o carenă ca de şaland, adică având o rază mare, cu pescaj redus, cu fund aproape plat şi o chilă adâncă. John, constructorul, nu a fost de acord, argumentând că o asemenea carenă ar fi înaintat prea greu în larg. De aceea am lăsat bucuros, în întregime, proiectarea carenei pe seama lui John, mai ales că aveam o mare admiraţie pentru succesele repurtate de el în cursele oceanice. După cursa transatlantică din 1964, pe când mă aflam încă în America, am primit o telegramă de la firma „Illingworth and Primrose" prin care mi se propunea să mă adresez şantierului „Lort Phillips" – care tocmai construia o asemenea navă pentru Valentine Howells, participant şi el în cursa transoceanică – ca să particip şi eu la costul

3 <Port în Marea Britanie (insula Wight) unde se organizează regate internaţionale. – N.T.

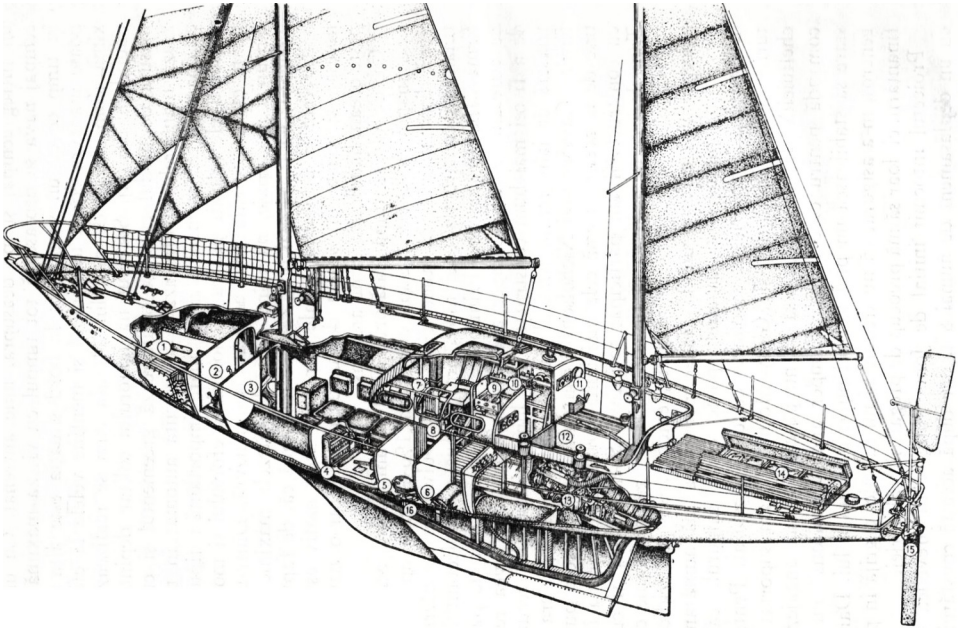
unui proiect de carenă. Întrucât se repeta, proiectul m-ar fi costat mai puţin. Nu am primit sugestia, pentru că întotdeauna mi-am dorit un proiect original şi să fie în exclusivitate al meu.

Poate că ar trebui să arăt că o cursă în care manevrele sunt executate de o singură persoană diferă mult de cea în care manevrează un întreg echipaj şi, pe deasupra, bine antrenat. Cu un astfel de echipaj nava se deplasează tot timpul cu viteza maximă realizabila în timp ce cu un singur om la bord – situaţia este alta; acesta nu poate manevra echea tot timpul şi menţine velele la eficienţă maximă timp de 24 de ore din 24, aşa cum se realizează în cazul unui bun echipaj. Succesul navigatorului solitar depinde în mare măsura de modul cum îşi echilibrează greementul şi cum organizează manevrele ce urmează a se execută automat în timpul când el doarme. De asemenea, au o mare importanţă: tipul de navă, dispozitivele folosite pentru economisirea efortului şi modul cum se poate evita oboseala prin abilităţi de manevră. Dintr-un grup de iahturi cu echipaje, navigând toate la vitezele maxime respective, câştigător va fi cel mai bun, ceea ce înseamnă că, de fapt, nu a fost o întrecere la posibilităţi egale şi pentru acest motiv este neapărat necesar să existe un sistem de handicapare. Într-o cursă solitară peste ocean, handicaparea nu are sens.

Ca de obicei după călătorie, când m-am întors acasă traversând înapoi Atlanticul, după cursa din 1964, eram optimist şi în bună dispoziţie, aşa că atunci când Tony Dulverton s-a oferit să-mi finanţeze construcţia unei nave, am propus ca proiectantul să fie firma „Illingworth and Primrose”. Tony însă a fost de părere să ne adresăm firmei „Camper and Nicholsons”, care avea reputaţia de a fi cei mai buni constructori din lume, şi care, în trecut, construiseră un iaht pentru bunicul său. Sheila, de asemenea, era pentru firma „Camper and Nicholsons”,

convinsă fiind că vom putea obţine de la această firmă cele mai bune rezultate. La prima întâlnire cu constructorii am participat toţi trei: Sheila, Tony şi cu mine. Tony le-a cerut ca nava să fie construită în cele mai bune condiţii, indiferent de cost, ceea ce însemna, evident, un preţ ridicat. Mă pricepeam şi eu oarecum la afaceri pentru că mă număram printre puţinii pionieri ai aviaţiei, poate chiar singurul, care şi-a investit banii proprii în avioanele cu care a zburat. Pentru iahturile „Gipsy Moth II" şi „Gipsy Moth III" am suportat tot eu cheltuielile de construcţie aşa că nu puteam să mă angajez într-o comandă pentru care firma „Camper and Nicholsons" nu era în stare să stabilească un preţ sau cel puţin o limită a lui. Dar Tony, generos, m-a asigurat că nu trebuie să-mi fac nicio grijă în privinţa finanţării, ci doar să mă preocup de pregătirile călătoriei.

Proiectul întocmit iniţial de John Illingworth prevedea un iaht cu un deplasament de numai 8 t, dar după această consfătuire lungimea a fost mărită de la 48 la 54 picioare.



1. Secţiune prin corpul navei „Gipsy Moth IV”.

1. Postul provă: o banchetă, o cuşetă cu cadru rabatabil, chesonul cu vele; 2. Spălătorul: w.c., dulapul de haine, depozit; 3. Ca bina principală: două cuşete, şase scaune, masă rabatabilă; 4. Masa cu hărţi, postul radio (nu se vede); 5. Closet, loc pentru impermeabile (sireuri); 6. Cuşeta de veghe (cu panou de aparate pentru supravegherea navigaţiei); 7. Soba de încălzit, cu motorină; 8. Scaun cu suspensie cardanică şi masa ataşată; 9. Maşina de gătit (primus); 10. Chiuvetă şi raft cu veselă; 11. Ieşirea coşului sobei; 12. Cocpitul cu aparate pentru reglarea direcţiei şi a mersului motorului, rastel cu manivele de vinci; 13. Motorul şi generatorul; 14. Dinghy-ul; 15. Dispozitivul 1 Iasler de cârmă automată; 16. Rezervoarele (apă dulce, motorină pentru sobă şi motor)

Asta, pentru că spusesem în glumă că mai bine ar avea câteva picioare în plus ca să devină o ambarcaţie de Tip 12 m! mai adăugasem că deşi iniţial îmi propusesem

un tonaj de 9 t, după Thames Measurement, eram de acord să se sporească *deplasamentul* până la 9 t, dar în niciun caz mai mult. „Thames Measurement” este o formulă convenţională de exprimare a tonajului *navelor*, iar „deplasamentul” reprezintă greutatea propriu-zisă a acestora. După această formulă convenţională deplasamentul corespunde, de fapt, unui *iaht* mai mare. Illingworth susţinea necesitatea unui tonaj corespunzător vitezei propuse şi a unei carene de greutate foarte redusă pentru a fi dirijată mai uşor. Mi-am exprimat dorinţa ca vela mare să nu depăşească 300 picioare pătrate[4]. Planul propus de el prevedea o velă mare de mai puţin de 300 picioare pătrate, o velă artimon de aproximativ 140 picioare pătrate; cele mai mari vele din provă erau un foc de drum de 200 picioare pătrate şi un velastrai mare tot de 200 picioare pătrate. După mine toate acestea constituiau o foarte mică suprafaţă velică pentru o navă de 54 picioare, dar Illingworth mi-a replicat că la deplasamentul atât de redus al navei această suprafaţă velică va fi suficientă. Am susţinut totuşi că cu o asemenea suprafaţă velică iahtul abia se va mişca la adierile slabe ale vântului (1° Beaufort) şi socotesc că am fost fericit inspirat când am cerut un foc cu 50% mai mare; am mai cerut două velastraiuri mari, de trei ori cât cea mai mare velă prevăzută de Illingworth, adică de câte 600 picioare pătrate fiecare. Nu am fost de acord cu forma lungă şi ascuţită a pupei, prevăzută în proiect, care mi s-a părut a fi doar o sursă de deficienţe. Ca atare lungimea s-a scurtat la 53 picioare şi 1 inch[5]. Totuşi nu am câştigat prea mult, căci din această cauză cârma automată se prelungea peste pupă. Proiectul prevedea o chilă scurtă şi adâncă, la centru, iar în spate cârma era amplasată pe un călcâi. Dar un asemenea aranjament era primejdios pentru o călătorie

4 Unitate de măsură pentru suprafeţe egală cu 0,093 m2. – N.T.

5" Unitate de măsură pentru lungimi egală cu 2,54 cm (N.T.).

prin marea hulă din apele antarctice şi ca urmare John a fost de acord să mai extindă chila până la călcâi. Construcţia urma să înceapă (la sfârşitul anului 1964 şi să se termine în septembrie 1965.

Aproape în fiecare săptămână mergeam împreună cu Sheila la Portsmouth pentru a discuta despre navă şi a urmări cum merg lucrurile, de fiecare dată nutrind speranţa că vom vedea piesele gata executate. În timpul verii însă luciul lâncezea şi uneori nu constatam niciun progres de la o săptămână la alta. Era evident că iahtul nu avea să fie «gata până toamna. De altfel, primisem asigurarea că va fi terminat în luna ianuarie.

După afirmaţiile lui John Illingworth „Gipsy Moth IV" urma să fie un iaht foarte rapid. Nu mai puteam dormi şi de multe ori, noaptea, îmi imaginam nava înfruntând izbiturile valurilor înfuriate ale apelor antarctice şi deplasându-se atât de repede, încât s-ar fi putut lua la întrecere cu cliperele. Lungimea liniei sale de plutire era de 39 picioare şi jumătate aşa încât în orice caz, viteza teoretică maximă putea să atingă aproape 200 mile pe zi. (Viteza teoretică maximă a unei nave obişnuite – care nu iese mai mult de jumătate din apă şi faţă de planul liniei de plutire – depinde de lungimea liniei de plutire).

Mă îngrijora însă faptul că John insista să se prevadă un dispozitiv special de cârmă automată, voluminos şi greu. N-am înţeles de ce întrucât un asemenea dispozitiv – cel al colonelului Hasler – fusese instalat pe jumătate din ambarcaţiile care concuraseră cu succes în 1964, la cursa solitară transatlantică şi se comportaseră admirabil, fără dificultăţi sau alte defecţiuni. Dar John stăruia motivând că la o navă mai mare era absolut necesar un dispozitiv mai greu. Dacă aş fi insistat să se prevadă dispozitivul de tip Hasler – ceea ce ar fi antrenat, poate, modificarea proiectului ambarcaţiei – cred că aş fi evitat multe necazuri şi manevre extrem de anevoioase ivite în cursul

călătoriei.

După ce am citit cărţile lui Lubbock despre clipere, am ajuns la convingerea că în medie, acestea parcurgeau distanţa de la Plymouth la Sydney în o sută de zile[6]. Puteam, deci, încerca să egalez această performanţă, adică să obţin o viteză medie de 137 mile şi jumătate pe zi, bazându-mi calculele pe măsurătoarea aproximativă, iniţială, a distanţei până la Sydney. În realitate era necesară o viteză zilnică de 141 mile, adică de aproape şase noduri *, atât ziua, cât şi noaptea, timp de peste trei luni. Am hotărât ca la momentul oportun să anunţ încercarea de a realiza călătoria în 100 de zile, cifră rotundă, mai uşor de reţinut. De fapt îmi propuneam să realizez o călătorie în jurul lumii într-un timp mai scurt decât izbutise până atunci vreun iaht mic, dar nu doream să declar ceva oficial în această privinţă. Mă aflam în aceeaşi stare de spirit ca dinaintea încercărilor mele aviatice de altă dată şi anume, cuprins de teama ca nu cumva, dând în vileag un proiect foarte greu de realizat, să sufăr vreun eşec.

Ce performanţe de înconjur al lumii urma să depăşesc? Argentinianul Vito Dumas realizase înconjurul lumii într-un an şi zece zile parcurgând o distanţă de 7 400 mile, cea mai lungă călătorie realizată până atunci de un navigator solitar. El a înconjurat Pământul pe o rută situată la extremitatea sudică a acestuia de numai 20.000 mile, ceea ce nu reducea însă din importanţa performanţei sale. Un înconjur al lumii în care nava să treacă prin două puncte ale suprafeţei terestre, diametral opuse între ele, însemna cam 30.000 mile. Nicio altă ambarcaţie mică nu izbutise încă să facă un înconjur al lumii într-un timp egal cu cel realizat de Vito Dumas.

---

6 Căpitanul Jagoe mi-a afirmat ulterior că 100 zile era durata medie a cliperelor mai rapide .şi că durata medie generală era de 127 zile. – N.A.

Am cerut firmei „Camper and Nicholsons” să termine construcţia navei până la sfârşitul lunii ianuarie 1966, astfel încât să o pot lansa la apă înainte de a pleca pentru o vacanţă de o lună în sudul Franţei. Lansarea a avut loc abia în martie într-un cadru festiv, cu care nu am fost însă de acord, pentru că în mod normal sărbătorirea trebuie să se facă după eveniment. Lansarea navei a făcut-o Sheila. Ea are o intuiţie sigură în privinţa navelor şi dacă ar fi fost lăsată să execute singură operaţia, totul ar fi mers bine. Din păcate a urmat sfaturile lui Charles Blake, directorul firmei „Camper and Nicholsons”, o persoană extrem de agreabilă, de amuzantă şi de prietenoasă. De data asta însă Charles mai mult a încurcat lucrurile spunându-i Sheilei: „Nu trebuie să izbeşti sticla de şampanie, ci s-o laşi să alunece pe etravă”. Sheila i-a urmat sfatul şi sticla nu s-a spart! M-a cuprins groaza. Ceva parcă mi-a străpuns inima: „Semn rău”, mi-am spus în gând. La a doua încercare Sheila a procedat după capul ei şi sticla s-a spart de etravă. Dar carena a rămas nemişcată pe şinele gresate. De data asta am luat-o ca pe o prevestire şi m-am simţit cuprins de un fior de gheaţă. Am sărit jos şi am împins cu umărul căruciorul de lansare a calei. Ştiam că cei de faţă vor considera gestul meu ciudat dar eram hotărât să fac totul pentru ca ambarcaţia să pornească. Încet, încet, a prins să se mişte şi până la urmă a intrat în apă. Carena plutea însă mult deasupra apăr lăsând impresia că ceva nu era în regulă Câteva valuri formate de un *ferry boat* în trecere încreţiră faţa transparentă a apei balansând nava. Ne privirăm amândoi – Sheila şi cu mine – şi exclamarăm: „Parcă am fi în balansoar!”

2

Dezamăgiri

Când am început probele în Canalul Solent[7] am observat mai întâi că atunci când iahtul se afla sub

7 Separă sudul Angliei de Insula Wight. – N.T.

acţiunea vântului, vela mare se freca de partea inferioară a şartului. Pentru a evita această frecare a fost necesar ca şarturile să fie prevăzute cu întinzătoare de bord (tendoare) şi de fiecare dată când doream să navighez cu vânt larg trebuia să mă deplasez la piciorul arborelui trinchet, să filez şartul de la bord sub vânt şi, să-i amarez de arbore ca să nu frece vela. După părerea mea, la un iaht destinat unei călătorii solitare *nu* trebuie să existe tendoare *şi* nici patarafine. La „Gipsy Moth III” am fost nevoit să schimb greementul pentru a suprima tendoarele straiurilor din pupa. Noul iaht, cu care urma să înconjur lumea, avea tendoare nu numai la partea inferioară a şarturilor, ci încă o pereche pe straiurile din pupă, care erau greu de manevrat de fiecare dată când voiam să ridic velastraiul artimon. Altă constatare, cu mult mai îngrijorătoare, a fost că la o rafală de vânt, nedepăşind tăria 6, nava se înclina atât de mult, încât arborii deveneau aproape orizontali, paraleli cu suprafaţa apei. La această probă m-au însoţit la bord John şi colonelul „Blondie” Hasler. În privinţa comportării navei „Gipsy Moth IV” părerile au fost împărţite. John susţinea că aproape niciodată nu ajungea să se încline la orizontală, în timp ce Blondie afirma: „La un moment dat am crezut că era înclinată la 80°, dar după aceea mi-am spus că exagerez şi că, probabil, nu era chiar aşa”. Stam pe marginea cocpitului observând cu atenţie arborele, fără a-l slăbi din ochi, căci ţineam cu orice preţ să stabilesc cât de mult se înclina. Cei câţiva din partea firmei care se aflau de faţă mi-au spus că atunci când era la ancoră, la cea mai moderată adiere nava ajungea cu baza copastiei sub apă. Dacă pe suprafaţa liniştită a apei din Canalul Solent iahtul se pleca aproape complet pe o parte, gândul la ce se va întâmpla pe întinsul apelor reci ale sudului îmi îngheţa sângele în vine.

John a decis să ridicăm din nou nava pe cală îndată

ce mareea va fi favorabilă, pentru a scoate dopuri din lemnul chilei şi a umple cu plumb locaşurile respective; se adăuga astfel chilei un lest de aproape 2 400 livre. Dar operaţia nu se putea executa decât în – aprilie, astfel că am avut la dispoziţie iahtul pentru a face exerciţii de navigaţie solitară timp de două sau trei săptămâni. Într-o zi, pe când mă aflam pe Canalul Solent şi strânsesem vela mare, lăsând ridicate numai velele de la provă şi vela artimon, am observat că nava se înclina totuşi la 30 – 40°. Cerusem ca puntea să fie fără proeminenţe, pentru ca valurile mari să o poată spăla fără a întâmpina vreo rezistenţă; pe punte se aflau însă două luminatoare confecţionate de o firmă franceză, din metal şi sticlă armată. Acestea au funcţionat întotdeauna perfect, dar din păcate nu eram obişnuit cu amplasarea lor în mijlocul punţii. Umezite de stropii de apă luminatoarele au devenit lunecoase şi pierzându-mi echilibrul din cauza înclinării navei, m-am prăbuşit, cât eram de lung, pe o coapsă. Am simţit în corp o durere intensă, care s-a liniştit însă când am terminat manevra şi am readus iahtul la locul de ancorare. Abia mai târziu am observat pe coapsă o vânătaie aproape neagră, cu diametrul de 5 inches, dar cum nu mă durea mi-am văzut de treburi, fără să-i mai dau importanţă, timp de patru zile. Dar vânătaia s-a întins ajungând în jos până sub genunchi, şi mai sus, până. aproape de şold. Durerile au reînceput şi piciorul era pe jumătate paralizat. Această paralizie parţială, sau, dacă termenul nu este cel mai potrivit, această completă insensibilitate la atingere sau imposibilitate de mişcare s-a manifestat pe rând la câte o parte a piciorului, când la degetele mici, când la degetul mare, când la exteriorul labei. Am făcut prostia să nu consult un medic de teamă ca nu cumva să nu mă lase să plec în călătorie dar în schimb am început să fac exerciţii, pentru a-mi recăpăta mişcarea piciorului. Mă aflam într-o serioasă stare de inferioritate

nu atât din cauză că pierdeam controlul echilibrului pe acest picior – pentru că mă puteam mişca totuşi la bord susţinut în mâini şi sprijinindu-mă de arbore sau de un sart – dar nu puteam umbla şi executa exerciţiile zilnice necesare pentru a-mi menţine condiţia fizică. Abia după. cincisprezece luni am început să merg bine şi să pot folosi normal piciorul.

Aşadar, nava a fost ridicată pe cală şi o lună întreagă n-am putut face probe, care, mărturisesc, mi-ar fi fost foarte folositoare. Marangozii au executat o treabă excelentă tăind dopuri mari în lemnul chilei şi turnând în găuri plumb topit. Când „Gipsy Moth" a fost lansată din nou s-a comportat mai bine, dar era încă foarte sensibilă „înclinându-se la cea mai uşoară adiere de vânt. Jos, în cabină, efectul era foarte neplăcut. De fapt, John intervenise în timpul construcţiei ca toate accesoriile şi mobilierul să fie cât mai uşoare pentru a nu se mări greutatea totală a navei. De exemplu, el ceruse să nu se pună nicio garnitură între cuşetă şi cocă pentru că între marginea punţii şi cocă pătrundea apa şi s-ar fi putut ca în timpul navigaţiei să mă trezesc cu apa în cuşetă. Din fericire, cei de la firma „Gamper" au observat greşeala şi au călăfătuit imediat spaţiul dintre cuşete şi cocă. Deşi stăruia atât de mult să se facă economii la greutatea navei, John a propus să se prevadă şi o a doua toaletă, „pentru echipaj", spunea el, deoarece în timpul navigaţiei la viteză mare, îmi va fi imposibil să mă deplasez până la cea aflată la provă. Părea ciudată această prevedere pentru un navigator solitar şi în condiţii de reducere a greutăţii navei, dar până la urmă am acceptat pe motivul că aceasta putea fi folosită foarte bine pentru a atârna în ea impermeabilele, spaţiu foarte important pentru o cursă lungă peste ocean pe care, altfel, nu văd cum I-aş fi obţinut.

O problemă dificilă era apoi enorma greutate a

cârmei automate, dispozitiv situat într-un loc foarte nepotrivit, pe punte, la extremitatea pupei, la care se mai adăuga şi greutatea vinciurilor, aflate şi ele tot pe punte, într-un loc la fel de incomod. Pentru asigurarea confortului din interiorul iahtului, un asociat al firmei „Illingworth and Primrose”, Angus Primrose, a vizitat, în toamna lui 1964, nava „Gipsy Moth III”, ancorată la Beaulieu River. Aici am stabilit împreună – era şi Sheila de faţă – planul interiorului viitoarei nave. De fapt, doream doar câteva schimbări, bine motivate, faţă de cea anterioară. Am măsurat tot mobilierul cabinei – banchetele şi cuşetele – şi am întocmit planul bucătăriei, notând fiecare obiect. Din păcate, însă, notele şi schiţele făcute de el s-au pierdut, dar nu ne-am dat seama decât după ce „Gipsy Moth III” fusese de

2. Vedere în cabină; scaunul şi masa cu dispozitiv de orizontalizare (cardanic) montată în cea mai mare parte şi nu se mai putea reface operaţia. Noroc cu Sheila care reţinuse în cele mai mici amănunte proiectul bucătăriei şi în general, amenajarea întregului interior. După indicaţiile ei tâmplarul-şef al firmei „Camper” a executat toate piesele necesare. Pe lângă aceasta a fost executată o machetă, la mărime naturală, a bucătăriei şi a compartimentului alăturat, care cuprindea scaunul orientabil şi masa cu dispozitiv cardanic de păstrare a orizontalităţii. Sheila şi-a bătut capul cu detaliile deşi, în cele din urmă, aproape jumătate din obiecte nu au corespuns cu schiţele întocmite iniţial.

De exemplu, dacă deschideam unul din dulapurile de sub maşina de gătit, când nava era înclinată conţinutul se revărsa în cabină, iar când am ajuns în larg mi-am dat seama că şi tacâmurile, vesela, sticlele şi cutiile de conserve erau situate cum nu se putea mai prost pentru că ori de câte ori iahtul îşi schimba înclinaţia, se rostogoleau

de colo, colo, făcând atâta zgomot de parcă pe ocean bâlciul era în toi. Doar tigăile, grătarele şi încă alte câteva obiecte casnice asemănătoare erau mai bine amplasate. Dulapurile de deasupra maşinii de gătit erau aşezate atât de departe încât cu greu se putea ajunge la ele. Ca să nu mai vorbim de rastelurile cu farfurii puse undeva, în fundul locaşului maşinii de gătit, mult mai în spate decât se prevăzuse în proiect. Picăturile de apă care pătrundeau în locaş formau un strat de mucegai la care nu se putea ajunge uşor şi ori de câte ori luam o farfurie scoteam şi câte o fărâmă de mucegai. Din cauza apei care se strecura într-una pe sub laturile prost îmbinate de bocaportului cabinei, sertarele aflate dedesubtul şi deasupra maşinii de gătit se umflau, fiindu-mi imposibil să le mai deschid; săptămâni de-a rândul o mulţime de lucruri absolut necesare au stat astfel blocate în sertare. Iar când acestea funcţionau, nu exista niciun dispozitiv care să le împiedice să iasă complet din locaşurile lor, din care cauză trebuia să le înţepenesc într-un fel oarecare. De câte ori nu m-am trezit cu câte un sertar vărsându-şi tot conţinutul pe jos.

Cabina principală era foarte înghesuită; când iahtul era înclinat, Sheila nu avea loc suficient ca să intre şi să iasă din cuşfetă şi de aceea a fost necesar ca una din laturile cuşetei să fie tăiată şi făcută rabatabilă. În cabină nu aveam niciun scaun confortabil şi, cu toate că masa era prea mică pentru scopul căruia îi era destinată, când iahtul se înclina, abia se putea trece prin spaţiul rămas între masă şi cuşetă, chiar cu partea rabatabilă lăsată în jos. Foarte puţine dintre obiectele proiectate fuseseră realizate în mod corespunzător şi nu mai era mult până la plecare.

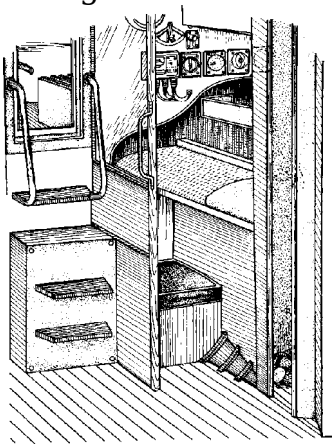
În ceea ce priveşte construcţia navei, marangozii s-au întrecut pe ei executând admirabil carena din şase straturi, toate cadrele din lemn stratificat ale scheletului, piesele provei şi pupei, precum *şi* chila. Carena a fost etanşă la apă pe toată durata călătoriei şi a rezistat tuturor

solicitărilor şi eforturilor la care a fost supusă nava. Nu la fel se prezenta însă restul construcţiei. Ghereta care forma acoperişul cabinei – proeminent pe punte – era imensă şi solidă, construită din lemn stratificat şi având încastrate ferestre din sticlă armata. Cu toate acestea, în timpul călătoriei pe ocean, de jur-împrejurul gheretei, la îmbinarea cu lemnul punţii, a început să curgă zdravăn apă. La fel, puntea lăsa să pătrundă apa peste tot pe unde se îmbina cu coca şi de aceea dulapurile erau aproape toate umede, uneori fiindu-mi foarte greu să găsesc un loc uscat unde să-mi păstrez aparatele pentru a le feri de umezeală. Am încercat să bag fiecare obiect în câte o pungă din material plastic înainte de a-l introduce în dulap dar şi aceste pungi au neajunsul că transpiră şi apoi te miri cum de îşi găseşte apa cale să pătrundă în pungă. Multă bătaie de cap mi-a dat şi ţevăria, mai întâi pentru că apa dulce din rezervoare a avut tot timpul o tulbureală din cauza unei substanţe fibroase, mucilaginoase, rezultată, probabil, în urma acţiunilor chimice care aveau loc în interiorul rezervoarelor sau în conducte. Apoi, în timpul navigaţiei, cele două conducte pentru pomparea motorinei în rezervoarele din chilă – de unde se alimenta motorul folosit la încărcarea acumulatoarelor postului de radio şi la iluminatul electric – s-au strâmbat, fiind smulse de la locul lor, aşa încât dacă nava se înclina motorina s-ar fi revărsat pe fundul calei. Noroc de rezervoare – înguste şi înalte – care erau fixate direct pe chilă. În timpul călătoriei nu am izbutit de loc să folosesc chiuveta toaletei „pentru echipaj” deoarece când nava era înclinacă spre babord, conţinutul W.C.-ului se revărsa în chiuvetă şi rămânea acolo, în ciuda oricăror încercări de a-l evacua, până când nava se înclina în cealaltă parte sau până când goleam apa murdară cu găleata. De multe ori puneam un dop la scurgerea chiuvetei şi-l lăsam acolo.

Când, după multe modificări aduse proiectului,

constructorii au ajuns la instalarea motorului, is-a constatat că elicea ieşea afară din apă. A fost necesar ca motorul să fie deplasat spre provă, în interiorul cabinei, sacrificând din această cauză câteva dulapuri şi reducând spaţiul disponibil.

Poate că dau prea multe amănunte dar le consider necesare pentru a arăta nenumăratele neajunsuri ce se ivesc la organizarea unei



curse fără escală cu o durată de peste trei luni. Într-o cursă de trei până la şase zile, dacă se defectează ceva la arbori sau la greement se poate acosta foarte uşor într-un port pentru reparaţii, iar în ceea ce priveşte ţevăria, chiar dacă se constată o pierdere de apă potabilă sau de combustibil, pagubele nu sunt prea grave. Într-o călătorie de 14.000 mile însă asemenea avarii pot deveni grave. Şi celălalt iaht al meu „Gipsy Moth 111” ar fi corespuns destul de bine pentru călătoria în jurul lumii doar cu excepţia câtorva caracteristici de construcţie. În primul rând am cerut ca noua navă să aibă puntea fără proeminenţe pentru a permite valurilor să treacă fără vreo piedică şi în al doilea rând am propus ca ghereta cabinei să fie mai rezistentă şi să depăşească dimensiunile cabinei, trecând şi peste locaşul maşinii de gătit; aceasta, atât pentru faptul că podeaua gheretei era mai ridicată cât şi

pentru ca doream să pot privi afară, în jur, fără să ies din cabină. La „Gipsy Moth IV” ghereta a fost construită foarte solid, din patru straturi de lemn de mahon lipite între ele, formate în jurul unui tipar, iar deschiderile pentru ferestre au fost tăiate abia la urmă. Colţurile şi marginea au fost rotunjite în aşa fel încât să opună o cât mai slabă rezistenţă la valuri. Am mai cerut, de asemenea, să se mai modifice şi o altă caracteristică a navei „Gipsy Moth III” şi anume carena, care avea un singur strat de bordaj. În timpul cursei transatlantice din 1964 mi-a dat multă bătaie de cap pentru că apa pătrundea prin ea nestingherită făcându Hmă să pierd mult timp. De data aceasta, valurile mari ale oceanului ar fi putut chiar să scufunde nava. Era necesar deci să se prevadă şase straturi de lemn de mahon care să formeze un bordaj total de numai 7/8 inch grosime, dar extrem de solid şi în acelaşi timp foarte uşor. De asemenea, am mai cerut să se construiască la prova iahtului, în interior, un al doilea perete etanş, la 15 picioare distanţă de la etravă, pentru ca nava să reziste unei eventuale ciocniri cu un aisberg. Proiectantul mai trebuia să aibă în vedere ca nava să fie uşor manevrabilă pentru un navigator solitar prevăzând doar vela mare cu accesoriile respective, chiar dacă aceasta ar mai reduce din viteză. Cu „Gipsy Moth III” puteam pătrunde şi ieşi foarte uşor printre iahturile ancorate la Beaulieu River, numai cu ajutorul velei mar! şi niciodată nu am provocat vreo ciocnire. În plus, la un iaht manevrat numai cu vela mare se obţine un echilibru perfect folosindu-se în acelaşi timp velele din provă şi velastraiul artimon şi doar cu o uşoară apăsare pe eche. Este un lucru foarte important la un iaht pentru navigaţie solitară prevăzut cu cârmă automată; în acest fel dispozitivul nu va fi prea mult solicitat. Conform obiceiului, prima zi de probe a fost consacrată celor referitoare la construcţie şi nu era în program să folosesc echea, dar când m-am întors în port,

având ridicată numai vela mare, am încercat să manevrez cu echea. Am navigat către debarcaderul din partea estică a portului şi când mai aveam vreo 50 sau 75 de yarzi[8] am manevrat echea pentru a vira. „Gipsy Moth IV" n-a răspuns la această manevră. Înaintam direct către debarcader şi cu fiecare minut ne apropiam mai mult, dar eram atât de necăjit, încât n-am făcut altceva decât să strig ca să-i atrag atenţia lui John asupra situaţiei. John a pornit motorul, I-a ambreiat, I-a accelerat şi în sfârşit nava a izbutit să vireze. M-a indispus mult această întâmplare.

Când John a mărit lungimea proiectată a navei la 54 picioare m-a cuprins îngrijorarea pentru singurul motiv că pe măsură ce nava se măreşte este necesară o suprafaţă velică mai mare la vânturi slabe, ceea ce dă mult de lucru la ridicarea şi strânsul velelor. John nu a împărtăşit temerile mele şi le-a combătut cu două argumente: mai întâi nava proiectată urma să fie atât de uşoară, încât, pentru a o pune în mişcare, era necesară numai o mică suprafaţă velică; în al doilea rând era destul de mare ca pe vreme cu vânt schimbător să poată suporta aceeaşi suprafaţă velică pe o durată mai mare de timp decât dacă nava ar fi fost mai mică. Proiectul *iniţial* pentru „Gipsy Moth IV" prevedea un deplasament de 8 t. Când John a sporit lungimea la 54 picioare, mi-am reafirmat părerea că 9 t (după Thames Measurement) era mărimea optimă pentru ca un navigator solitar să poată obţine eficienţa maximă, adică cea mai mare viteză, iar când mi-a demonstrat atât de categoric că nava va fi totuşi uşor de manevrat şi că greutatea suplimentară îmi va aduce o viteză mai mare – întrucât se ridica viteza maximă teoretică – am fost de acord să se ridice limita deplasamentului la 9 t. Până la urmă proiectul navei a ajuns la un deplasament de 9, 5 t, adică cu încă o jumătate

8 Unitate de măsură pentru lungimi, egală cu 0,914 m ; un yard are 3 picioare sa'u 12 inches. – N.T.

de tonă peste cifra mea maximă, iar când s-a adăugat la chilă lestul de plumb, deplasamentul s-a ridicat la 11, 5 t, adică peste 18 t, după Thames Measurement! Aceasta însemna dublul limitei cerute de mine iniţial, iar deplasamentul depăşea cu peste 37, 5% greutatea finală la care convenisem. Suprafaţa velică nu mai putea fi mărită deoarece fiecare velă atingea maximul la care o puteam nanevra eficient. Prin urmare, „Gipsy Moth IV" urma să aibă o suprafaţă velică insuficientă la vânt slab, necesitând toată velatura ridicată, ceea ce cred însă că nu se va întâmpla cu o carenă de mărimea propusă de mine. John avea dreptate într-o oarecare măsură atunci când susţinea că nava, aşa cum era prevăzută, necesita mai puţine manevre de vele la schimbare de vânt în anumite limite, decât dacă ar fi avut o carenă mai mică, Se neglijau însă doi factori foarte importanţi pentru mine: primul, că din cauza mărimii suplimentare aş fi fost obligat să ridic toată velatura mult mai des şi al doilea, că pe timp de furtună toată velatura obişnuită ar fi trebuit strânsă pentru a face loc velelor de capă şi că, mai curând sau mai târziu, aş fi fost nevoit să execut întreaga operaţie. Cu o carenă mai mare vor fi mai multe vele de strâns, deci mai mult de muncă.

Eram nerăbdător să aflu ce viteză puteam atinge în probele din Canalul Solent. La început am fost decepţionat; la vânturi slabe „Gip sy Moth IV" părea mai leneşă decât predecesoarea ei, dar când briza a început să şuiere cu 24 de noduri, am avut satisfacţia să înregistrez 9 noduri. Fără îndoială, o asemenea viteză era excepţională pentru un navigator solitar. Dar ar fi trebuit să ţin seama de două lucruri: mai întâi, că ar fi fost necesar să înaintez cu toate velele ridicate pentru a obţine această viteză la vânt de 24 de noduri, ceea ce însemna că suprafaţa velică ar fi fost insuficientă la vânturi mai slabe, apoi, că nava se înclina cu 30 – 40°. În timpul unei navigaţii prin Canalul

Solent, din cocpit nu prea dai atenţie unei înclinări de 30 – 40°, ba chiar călătoria devine mai pasionantă, dar alta este situaţia când eşti nevoit să lucrezi ceva în interiorul navei, la acest unghi de înclinare. Iar când în loc de apele liniştite ale Canalului Solent navighezi pe valurile mari ale oceanului, o înclinare de 30 – 40° e de-a dreptul primejdioasă. Este suficient un val mai puternic care să o încline cu încă 40° şi atunci nu este greu de închipuit ce va urma.

Viteza va fi un factor hotărâtor al reuşitei călătoriei mele şi de aceea trebuie să mă opresc asupra unor elemente de bază în legătură cu ea. Orice fel de carena trebuie să fie capabilă a atinge o viteză (în noduri) egală cu de 1, 3 ori rădăcina pătrată a lungimii liniei de plutire (exprimată în picioare). De exemplu, prin anul 1890, nava „Spray" aparţinând lui Joshua Slocum atingea viteza de 8 sau 9 noduri, deşi proiectanţii de nave de astăzi ar fi îngrijoraţi de forma carenei sale. Prova şi pupa erau aproape verticale, astfel că lungimea liniei de plutire era cam egală cu lungimea navei, în ciuda părerilor proiectanţilor de azi în ceea ce priveşte construcţia navei „Spray", performanţele realizate de ea rămân remarcabile prin rapiditatea cu care „ţinea – marea" (cele 1 200 mile parcurse de Slocum în 1897, în opt zile, au rămas record de navigaţie solitară timp de 70 de ani, cifră depăşită abia acum doi ani). Din însemnările lui Slocum nu reiese că nava ar fi căzut vreodată între valuri şi sunt sigur că dacă s-ar fi întâmplat aşa ceva ar fi fost consemnat în notele sale.

O carenă proiectată numai pentru viteză, cum este cea de 12 m, construită special pentru astfel de performanţe, poate atinge o viteză maximă de 1, 5 ori rădăcina pătrată a lungimii liniei de plutire. Un iaht de curse pe mare, proiectat de un specialist, va avea o viteză maximă cuprinsă între cea a unei nave obişnuite şi cea a

unui iaht de 12 m. Viteza maximă depinde de lungimea liniei de plutire din cauza valului format când iahtul se deplasează repede. Un iaht mai scurt începe să salte pe valul său de etravă mai curând decât unul mai lung. Bineînţeles, prin aceasta viteza lui încetează de a mai creşte şi ca atare viteza maximă teoretică a lui „Gipsy Moth IV" este rădăcina pătrată din 38, 5 picioare înmulţită cu cel puţin 1, 3 sau cu cel mult 1, 4, adică cu 8, 06 noduri (193, 6 mile/zi) sau respectiv, 8, 687 noduri (208, 5 mile/zi). În timp ce „Gipsy Moth IV" era în construcţie, speram ca după cele spuse de proiectant viteza teoretică maximă să fie mult depăşită, sub o briză moderată, de exemplu de 15 noduri, sub care se face de obicei navigaţia; acum însă, cu ocazia probelor, mi-am dat seama că nu era posibil. L-am rugat pe Peter Nicholson, unul dintre cei mai pricepuţi timonieri din lume, să mă însoţească într-una din probe. A fost o adevărată desfătare să privesc cu câtă îndemânare conducea timona şi mai ales felul cum ştia să navigheze cu vânt strâns. Când Peter era la bord, briza s-a înteţit la peste 20 noduri şi m-am convins că la această tărie de vânt realizam viteza maximă. Mi-a părut rău că nu a fost un vânt mai slab pentru că aş fi vrut să-i văd manevrând într-o asemenea situaţie pentru a verifica dacă nava era înceată la vânt slab, sau eu nu mă pricepeam s-o conduc bine.

Trecuseră trei ani de când începusem să pregătesc călătoria şi în primele luni ale anului 1966 am ajuns să strâng hărţile, să culeg datele necesare navigaţiei, să probez aparatele etc. Deşi plănuisem să fac o singură escală scurtă, am socotit necesar să fiu pregătit pentru a acosta în cazul unui accident grav, cum ar fi de pildă ruperea arborilor, în orice port apropiat de pe parcurs. Trebuia să-mi procur hărţi cu marile cercuri ortodromice, hărţi hidrografice care să arate vânturile medii şi curenţii din lunile anului în care urma să trec prin zonele

respective, o duzină de *Admiralty Pilots* (Ghiduri ale Amiralităţii britanice), Instrucţiunile nautice ale ţărilor prin ale căror ape teritoriale urma să trec şi pentru mările pe care urma să le străbat, *Manualul Amiralităţii britanice* cuprinzând amănunte despre radiofaruri pe tot întinsul Pământului şi un alt volum, cu semnalele orare.

Unul dintre motivele care mă îndemna să realizez o viteză cât mai mare era faptul că urmăream să ajung la Sydney la începutul lui decembrie, dar în acelaşi timp nu voiam să ajung la Capul Bunei Speranţe nici chiar cu o săptămână mai devreme decât era necesar, pentru că soseam acolo tocmai la începutul primăverii, când era de aşteptat să întâlnesc vremea cea mai rea. Plănuiam să părăsesc oraşul Sydney la sfârşitul lunii decembrie, ca să înconjur Capul Horn înainte de sfârşitul lui februarie, ceea ce însemna o escală foarte scurtă la Sydney. Ştiam însă că nu voi fi în stare să mă descurc într-o lună cu toate reparaţiile pe care le aveam de executat. Singura speranţă de a relua cât mai repede călătoria era de a mă întâlni acolo cu Sheila şi cu Giles, care urmau să mă ajute. Cred că nicăieri în lume nu există un oraş mai ospitalier ca Sydney, dar acolo mă aşteptau nenumărate obligaţii sociale, iar volumul reparaţiilor de executat la bord şi toate pregătirile pentru partea a doua a călătoriei constituiau o sarcină deosebit de grea pentru cineva care se grăbeşte. Pentru a finanţa toate acestea am stabilit să transmit prin radio relatarea călătoriei, de două ori pe săptămână, o dată pentru „Sunday Timesif şi altă dată pentru „The Guardian”. Aceasta necesita şi alte pregătiri în afara instalării unui post radiotelefonic „Marconi Kestrel” şi a antenelor respective, şi anume organizarea legăturilor prin radio cu toate ţările aflate de-a lungul parcursului. Toate acestea au fost realizate admirabil de către George Gardiner de la firma „Marconi Company”.

Pentru a pune la punct toate cele necesare am fost

obligat să fac publicitatea planurilor mele, ceea ce nu mi-a făcut de loc plăcere. La 22 martie s-a organizat o conferinţă de presă. În noaptea premergătoare conferinţei ne-a sculat din somn soneria telefonului şi cu toate că Sheila m-a sfătuit să nu răspund, din păcate n-am ascultat-o. Era Tony care mă anunţa că preţul navei s-a ridicat cu 50% peste ceea ce crezusem că va fi. „Poţi găsi suma suplimentară necesară?” m-a întrebat el. Simţeam cum mă cuprinde descurajarea, ba chiar o adâncă desperare Era o dificultate greu de înlăturat, căci mă găseam în iureşul pregătirilor şi nu mă preocupasem de loc de finanţare. Apoi, suma era considerabilă pentru posibilităţile mele, depăşind cu mult costul total iniţial prevăzut pentru „Gipsy Moth IV.

Pe lângă toate acestea, s-a ivit încă un mare necaz. Trăgând de bila de aramă de la şnurul perdelei din salonul locuinţei noastre, aceasta a oscilat şi la întoarcere a lovit-o în ochi pe Sheila, ispărgându-i un mic vas de sânge din spatele globului ocular. Accidentul fiind considerat destul de grav, medicul a hotărât ca Sheila să stea în pat complet liniştită nepermiţându-i – sub niciun motiv – să asiste la conferinţa de presă. Aceasta după ce luni de zile soţia mea muncise din greu organizând cedarea drepturilor de publicare în presă a relatărilor despre călătorie, conducând întreprinderea noastră de imprimare de hărţi – al cărei director este – şi ocupându-se cu amenajarea interiorului navei şi cu strângerea proviziilor pentru călătorie în timp ce eu mă preocupam de pregătirile propriu-zise ale călătoriei. Toate păreau că se încurcă. Eram foarte supărat de accidentul Sheilei, îngrijorat şi plictisit de faptul că trebuia să găsesc tocmai acum o sumă de bani suplimentară, destul de mare, că aveam un picior şchiop şi că compartimentul navei nu era cel aşteptat. Mă gândeam cât de mult îmi va lipsi Sheila la conferinţa de presă şi ce mult au însemnat tăria şi intuiţia ei în

conducerea tuturor problemelor de relaţii cu publicul. Rămăsesem singur dar oricum, nu mai puteam să dau înapoi.

Plecarea în călătorie fusese stabilită pentru sfârşitul lui august şi ar fi fost bine şi necesar ca majoritatea lunilor din vara anului 1966 să le petrec în largul mării probând nava, dar am fost obligat să le folosesc pentru tot felul de dificultăţi de ordin financiar. Mai întâi, colonelul Withbread (din familia proprietarilor fabricilor de bere cu acelaşi nume) mi-a venit în ajutor contribuind la acoperirea costului navei. Este un om minunat; se bucură de renumele unui mare industriaş englez, dar în afară de aceasta mai are şi alte îndeletniciri sportive remarcabile. Pentru mine însă, cel mai important era faptul că a învăţat să piloteze un avion în acelaşi an cu mine (1929), apoi că îşi pilotează şi acum avionul propriu (posibilitate pe care eu nu o am) şi că este un pasionat al sportului nautic.

Contribuţia sa a fost făcută fără niciun fel de act scris, generozitate care mă face să doresc a-l răsplăti înzecit. Au mai fost şi alte firme care au oferit aparataj sau bani în numerar pentru acoperirea costului navei. De pildă, conducerea Asociaţiei internaţionale a fabricilor de lână a suportat o şeptime din cost.

Când am început construcţia navei, vărul Tony a insistat să nu acceptăm aparataj sau alte obiecte oferite în mod gratuit de anumite firme în schimbul reclamei comerciale.

Dar pentru a realiza banii necesari am fost nevoit să solicit ajutorul anumitor firme, oferindu-le în schimb publicitatea. Multe dintre ele au refuzat, altele însă au fost imediat de acord; de exemplu, firma „Ian Proctor” mi-a oferit o reducere specială la catarge şi la lemnul pentru construcţia arboradei; firma „John Shaw”, la fel ca şi la nava „Gipsy Moth III”, a montat şi a pus la dispoziţie sârmă de oţel inoxidabil pentru greement de o calitate

care nu a permis niciun fel de defecţiune; firma „I. C.I. Fibres* mi-a pus la dispoziţie parâme şi material pentru acoperirea punţii. Toate aceste tranzacţii comerciale, în afară de faptul că m-au plictisit îngrozitor, m-au împiedicat să execut probele şi exerciţiile de navigaţie în larg plănuite şi atât de necesare. Din această cauză, abia după ce am plecat în lunga mea călătorie oceanică, am descoperit la „Gipsy Moth IVF trei deficienţe importante care au avut o influenţă nefasta asupra programului propus, primejduindu-i, aproape, realizarea.

3

În sfârşit, plecarea

Eram îngrijorat de sănătatea Sheilei, piciorul continua să mă doară, nu ştiam în ce chip am să găsesc suma necesară pentru plata navei şi nici aceasta nu corespundea întocmai aşteptărilor mele. Cu toate astea eram nestrămutat în hotărârea mea de a pleca în călătorie. Plănuiam să plec de la Tower Pier[9] şi să navighez până la Plymouth, având familia la bord, ca echipaj, apoi să călătoresc în jurul lumii, cu o singură escală, după care să mă întorc înapoi la Plymouth şi, în sfârşit, la Tumul Londrei. Pe Tamisa, în aval, cliperele obişnuiau să se lase remorcate, poate până la South Foreland[10] şi probabil că navigau cu un pilot la bord până la Lizard's, aşa că ajungând până la Plymouth cu echipaj la bord nu mă îndepărtam de drumul tradiţional al cliperelor. Intenţionam ca de la domiciliul meu din St. James[11] să merg pe jos până la iaht, iar la întoarcere să parcurg acelaşi drum pe jos, până acasă. Din nefericire, piciorul bolnav m-a împiedicat să – îmi realizez proiectul.

---

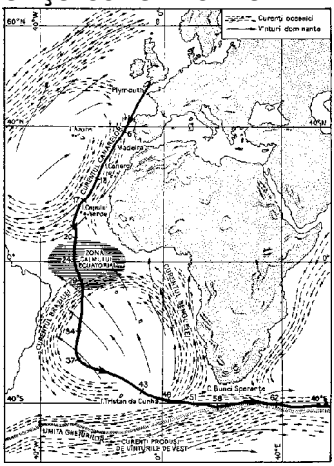
9 Cheiul Turnului Londrei; turnul este o veche fortăreaţă a Londrei, pe malul Tamisei, construit în secolul al Xl-lea, care a servit drept închisoare pentru di- Terse personalităţi. – N.T.

101 Caip în Pasul Calais, lîngă portul Dover. – N.T.

11 Cartier al Londrei. – N.T.

În ceea ce priveşte restul, problemele esenţiale erau oarecum gata şi pregătirile mergeau înainte. Conferinţa de presă s-a desfăşurat în mod satisfăcător şi m-a încurajat nespus imensul val de simpatie pe care populaţia din întreaga Anglie îl manifesta pentru curajul meu.

Am petrecut mult timp în Canalul Solent făcând curse de probă cu „Gipsy Moth”; deşi erau încă multe deficienţe care mă ne



Dţ la Plymouth la Capul Bunei Speranţe.

căjeau – şi aveau să mă sâcâie şi în cursul călătoriei – treptat am pus la punct multe lucruri, îmbunătăţindu-i performanţa. Am descoperit şi unul dintre motivele instabilităţii manifestate de „Gipsy Moth IV”: credeam că arborele principal era cu numai 47 livre mai greu decât cel de pe „Gipsy Moth III”, dar s-a dovedit, în realitate, mai greu cu 162 livre.

Au fost şi unele lucruri care mi s-au părut bine puse la punct. Cu prilejul unei probe m-a însoţit un prieten pentru a regla unele aparate. Tocmai ¡mă culcasem ca să mă odihnesc puţin când nava a lovit din plin o mare geamandură luminoasă. Singura avarie a fost o adâncitură de circa 3/4 inch, la 12 inches deasupra nivelului apei. E de mirare cât de bine a rezistat construcţia la şoc.

Prietenul meu, neplăcut impresionat de întâmplare, se pierdea în scuze, dar eu m-am bucurat de faptul că nava trecuse cu bine o probă de rezistenţă. Aşadar, nicio teamă de ciocnire cu aisbergurile!

Parcurgând jurnalul meu din acele zile am găsit însă consemnate şi tot felul de necazuri. N-aş vrea să fiu plictisitor relatând întâmplări fără importanţă, poate, dar toate aveau să influenţeze mai mult sau mai puţin succesul călătoriei proiectate. De aceea, voi xeda câteva extrase din jurnal:

„10 mai. Mi-am pus comprese calde la coapsă. Din timp în timp, am dureri mari. Se împlinesc 23 de zile de când am alunecat pe luminatorul cabinei.

14 mai. Am trecut printr-o perioadă de descurajare şi cred ca voi. avea încă multe de înfruntat. În primul rând, accidentul Sheilei. De trei săptămâni de când e invalidă simt o adâncă deprimare, iar pe deasupra au apărut şi încurcăturile financiare cu «Gipsy Moth IV». Abia pot umbla. Câteva degete de la picioare nu le simt. Sufăr aproape în permanenţă de sciatică, dar mai ales noaptea; nu dorm mai mult de o oră şi jumătate, pentru că mă trezesc afurisitele de – dureri.

19 mai. O + D = oboseală plus descurajare. Călătorie de o zi la Gosport[12], foarte obositoare: patru ore şi jumătate de tren dus-întors, cinci ore de navigaţie, o oră şi jumătate pentru aranjarea treburilor, toate acestea adăugate la durerile piciorului infirm.

28 mai. În zori cer senin prevestind o zi cu vreme bună. Ieri, treburi mărunte de gospodărie. Am montat saula şi geamandura ancorei, am mai ras pe icneolo pitura şi am mutat funga velastraiului artimon, aşezată într-un loc periculos, unde se putea confunda cu un strai puternic întins; dacă mă – sprijineam cu mâna de ea era pericol să

12 Orăşel şi port în sudul Angliei cunoscut prin şantierele sale narale. – N.T.

cad peste bord.

4 *iunie*. Nu sunt un om pesimist, dar de fiecare dată când sper să realizez un progres în probele de navigaţie apar noi dificultăţi. Cred că va trebui să renunţ la probe. Iată şi un fapt plăcut: am primit un exemplar legat, dar necorectat, din cartea mea *Along the Clipper Way* şi am recitit cu emoţie relatarea cursei lui Masefield din Canalul Mânecii cu nava «Bird of Dawning» (Pasărea zorilor). Este admirabil redată!

5 *iunie*. O zi bună. Bine dispus. Navigaţie plăcută sub o briză răcoroasă care m-a înviorat, mi-a destrămat deprimarea şi presentimentul unui eşec, mi-a redat încrederea şi optimismul. Era şi timpul!

29 iunie. Mai am încă multe de făcut. Se apropie data plecării.

7 iulie. Două zile ide repaus după amărăciunile şi oboseala alergăturii pentru rezolvarea încurcăturilor în legătură cu finanţarea. Slavă Domnului că mi-a venit în ajutor Whitbread!

11 iulie. Am rezolvat azi enorm de multe probleme, cu ultimele rămăşiţe de energie. Mă îngrijorează însă starea sănătăţii Sheilei. Pare foarte, foarte slăbită".

Din notele citate se vede cât de agitat am fost. Am reuşit să ies la liman, dar au existat momente în care încurcăturile financiare erau atât de copleşitoare, încât mă îndoiam că firma „Camper and Nicholsona va preda nava şi mă va lăsa să plec. La 12 august, având ca echipaj pe Sheila, Giles şi pe căpitanul de vas Erroll Bruce, am pornit cu iahtul spre Londra, de unde urma să plec în cursă de la Tower Pier; părintele „Tubby" Clayton (de la Toc H) a oficiat o slujbă la bordul lui „Gipsy Moth IV". Am călătorit cu bine înapoi la Plymouth, unde nava a ancorat la şantierul naval Mashford's Yard de la Cremyll, pentru o mie şi una de operaţii de ultim minut. Momentul plecării era iminent. Mă bucuram că mă aflam, în sfârşit, la

şantierul Mashford, punctul de plecare al tuturor curselor mele oceanice solitare.

Sheila şi Giles m-au ajutat să conduc nava de la Maishford până la linia de start obişnuită a Iaht-clubului „Royal Western”, în largul localităţii Plymouth. Ca de obicei înaintea unei curse, mă simţeam sfârşit. Sheila şi Giles au plecat cu şalupa lui Sid Mashford şi am rămas singur la bord. Ar fi trebuit să simt o mulţumire, sau cel puţin o uşurare că, după ani de plănuiri, mă aflam în sfârşit pe mare, pornit în marea aventură; adevărul este însă că am fost atât de preocupat să manevrez iahtul, încât nici nu am avut timp să mă gândesc la altceva. Navigam în voltă dincolo de linia de plecare, de la un cap la altul al acesteia, aşteptând semnalul de ora unsprezece. A naviga în voltă repetat, pe o distanţă scurtă, cu o navă de 53 picioare dă mult de furcă unui echipaj compus dintr-o singură persoană. Am Reuşit fără un efort prea mare. Erau ridicate un foc şi vela mare; reglând strâns scotele, manevrând scota focului la momentul potrivit, apoi 9 chimbând-o în celălalt bord, în timp ce cârmeam acţionând echea cu spatele, am reuşit să evit efortul obositor de a lucra cu vinciul.

Am trecut peste linia de plecare chiar în momentul când a bubuit lovitura de tun şi am înaintat în larg începând lunga călătorie a celor 14.000 mile. Era o dimineaţă însorită şi în timp ce străbăteam Canalul Plymouth am ridicat velastraiul mare şi vela artimon. După 88 de minute de la plecare treceam prin faţa farului Eddystone[13], ceea ce însemna că am realizat 7 noduri şi 3/4. Tocmai adormisem, când m-am trezit cu un şuvoi de apă de mare peste umăr, pătruns în cuşetă printr-un orificiu de ventilaţie. Am blestemat cât m-a ţinut gura.

Drumul a fost fixat în aşa fel încât să mă aflu în afara

13 Recif în apropierea coastei engleze, la sud-est de Plymouth, periculos pentru navigaţie, prevăzut cu un far puternic. – N.T.

rutelor marilor vapoare. Seara am coborât pavilionul White Ensign[14] de la pupă şi flamura dăruită de căpitanul velierului „Cutty Sark” pe care o ridicasem în greementul tribord. Am aprins luminile *Not under control*: două lumini roşr situate una sub cealaltă la distanţă de câteva picioare, montate pe un soclu la provă. Cu ele semnalam altor vapoare, care aşteptau poate să le las cale liberă, că dormeam şi că „Gipsy Moth” nu-şi putea schimba ruta sau încetini mersul. Aveam o senzaţie neplăcută de greaţă, iar pofta de mâncare îmi pierise complet; nu ştiu dacă răul de mare sau banchetul dat în seara dinaintea plecării erau de vină. Sau poate că era o urmare a amândurora.

La miezul nopţii am aprins reflectorul şi am claxonat de patru ori către un mic vapor, care urma un drum ce ar fi provocat o coliziune. Până la sfârşit şi-a modificat ruta, ooolindu-mă pe la pupă. La ora

1 şi 30 m-am culcat pentru un ceas, dar pe la ora 3 m-am deşteptat cu dureri la piciorul bolnav. Privind în jur am văzut cum din tavan picura apă drept pe cuşetă, chiar lângă – pdcior; am pus repede un sac din material plastic, legat cu şireturi de cele patru colţuri deasupra cuşetei, formând un fel de cort. La ora cinci m-a deşteptat o rafală de vânt; am strâns vela mare şi am coborât velastraiul mare, reducând astfel suprafaţa velică de la 940 la 440 picioare pătrate. M-am udat zdravăn, cu tot combinezonul impermeabil pe care-l îmbrăcasem, şi abia mă ţineam pe picioare pe puntea înclinată. La ora şapte marea era furioasă. Vântul sufla cu 24 – 32 noduri şi mai aveam ridicate doar mizena şi un foc. Cu toate că nu aveam poftă de mâncare, nu m-am simţit rău decât un singur moment. Până la prânz – în primele 25 de ore de călătorie – am parcurs peste 190 mile. La ora 13 şi 30 am determinat poziţia cu sextantul, după soare şi am terminat ridicarea velei mari şi a velastraiului mare. Am constatat că

---

148 Pavilionul Marinei britanice. – N.T.

transmisia de partea bordului în vânt, care leagă echea de dispozitivul automat, avea toroane uzate. Era doar începutul unor necazuri aproape fără de sfârşit în legătură cu acest dispozitiv, lucru de care, din fericire, nu mi-am dat seama atunci. Necazurile nu au fost pricinuite de dispozitivul propriu-zis; presiunea pe cârmă era atât de mare, încât transmisiile dintre eche şi dispozitiv erau supuse unui enorm efort.

Mă aflam încă sub impresia ultimelor greutăţi întâmpinate pe pământ înainte de plecare ca să-mi pot recăpăta liniştea pe care mi-o transmite de obicei marea şi încă nu mă simţeam sigur pe picioarele mele, fiind gata în orice moment să-mi pierd echilibrul. În cabină» spre ruşinea mea, era o adevărată harababură. Seara, „Gipsy Motha şi-a încetinit mersul, înfruntând izbiturile zgomotoase ale valurilor în timp ce puntea de la provă era acoperită de apă. Îmi era foarte rău şi mă durea capul îngrozitor. Din cauza unui val puternic „Gipsy Moth" şi-a mascat velele. Am crezut că s-a distrus dispozitivul de cârmă automată, dar acesta era intact. Am coborât focul şi am hotărât să aştept să se mai îmbunătăţească vremea.

Departe de a considera călătoria mea drept o aventură romantică, dar răul de mare este cu totul antiromantic! În cea de-a doua noapte, tocmai când mă pregăteam să trag un somn zdravăn, m-am trezit rătăcit într-o adevărată flotilă de nave pescăreşti, de-a lungul platformei continentale. Şi într-o clipă s-a dezlănţuit un gren care m-a obligat să stau tot timpul de veghe în răpăiala ploii şi sub bătaia puternică a vântului. Mărturisesc că i-am blestemat cât am putut pe pescari. Pe semne că ieşiseră la pescuit de ton, dar prin întuneric nu le vedeam decât luminile. A doua zi am mai zărit doar un singur vas de pescuit ton, uşor de recunoscut după velele sale cafenii şi după prăjinile de care atârnau sculele de pescuit.

Încă nu-mi revenise pofta de mâncare, dar în ziua de 29 august, la prânz, mi-am impus să mănânc ceva; era primul dejun, la două zile după ce părăsisem oraşul Plymouth. De dimineaţă am avut ghinion: cârma automată mi-a dat mult de furcă şi a trebuit să manevrez în condiţii foarte grele. O rafală dinspre nord-vest de 35 noduri m-a obligat să înaintez cu vânt din provă, depăşind puterea de a acţiona a cârmei automate. Am coborât focul de 300 picioare pătrate şi după un timp am ridicat focul de drum, de 200 picioare pătrate. Nu i-am fixat mura de punte şi focul a zburat până în vârful catargului. Filând însă scota, a revenit jos. Mărturisesc că l-am lăsat pe punte, deşi ştiam bine că trebuia să ridic focul de drum, velastraiul de furtună şi vela de capă. M-am gândit că e mai bine să aştept, timp în care să încerc să îmbuc ceva; mi-era teamă ca nu cumva lipsa de apetit să-mi fi slăbit puterile. Deşi nu am reuşit să mănânc prea mult, încercarea mi-a făcut totuşi bine. Înaintam cu greu, dar în cea de-a treia noapte vremea se schimbă şi pe cerul senin se ivi strălucind o lună aproape plină, înconjurată de câţiva nori prevestitori de vreme bună; vântul mai sufla încă cu 30 noduri. La ora 6 dimineaţa am ieşit dintr-un gren de 40 noduri venit dinspre vest: am coborât vela artimon şi pe dată cârma automată a început să acţioneze mai bine. Combinezonul meu impermeabil a suportat câteva duşuri straşnice. După amiază am pus ordine în arboradă şi am ridicat vela de capă, operaţie destul de grea pentru că mă stânjenea piciorul bolnav. După aceea m-am simţit fără pic de vlagă. Înfruntam din greu vântul care mai sufla încă cu 30 noduri, iar valurile treceau peste bord. După câtva timp, transmisia echei, pe care o conectasem la dispozitivul de guvernare, s-a rupt din nou. Am înlocuit-o cu o transmisie împletită din nailon, de

1 1/4 inches. Această transmisie era de fapt scota focului de pe „Gipsy Moth 111” şi speram să aibă

rezistenţa necesară. Lucrând m-am încălzit atât de tare încât a trebuit să-mi scot cămaşa de sub combinezon.

Piciorul continua să mă doară. Am încercat să dorm în cuşeta de la pupă, dar n-am izbutit din cauza durerilor. M-am mutat în cuşeta din cabină, dar nici acolo n-am găsit alinare şi în cele din urmă am adormit şezând pe bancheta.

A doua zi am făcut puţină gospodărie şi am notat în jurnalul de bord:

„12 h 50. În sfârşit, am spălat vesela, între care şi paharele rămase de vineri seara, când am ciocnit cu John şi Helen Anderson.

Aş vrea să mă bărbieresc, dar nu sunt în stare. Am potrivit toate ceasornicele după GMT".

În primele patru zile am parcurs 556 mile şi mulţumită unei scurte perioade de vreme însorită, m-am simţit mai bine. Am continuat să deretic prin navă; am întins veşmintele umede la uscat şi am mai început şi alte operaţii pe punte îmbrăcat doar în şort, ceea ce a fost foarte plăcut. Am desfăcut ancorotul şi l-am dus în cabină eliberând astfel puntea de la provă pentru diverse manevre. Aveam o plasă mare de nailon, special confecţionată, fixată la mijlocul punţii pentru păstrarea huselor cu vele; pentru siguranţă în caz de vreme rea am mai trecut un cablu suplimentar la partea de sus a plasei. Mi-am mai folosit timpul spălând diferitele parâme cu detergent, scota velei mari, scotele focurilor şi gaiurile scondrilor, pentru a curăţi uleiul şi păcura cu care se murdăriseră la Plymouth. Scotele erau noi-nouţe şi doream să le păstrez curate. Am băut ceaiul cu multă poftă şi am mâncat prăjituri excelente de la Moggie Sinclair.

Navigam destul de greu. Mă gândeam că echipajul de pe „Cutty Sark" s-ar fi bucurat nespus de o astfel de vreme, care mie îmi dădea atâta bătaie de cap; numai că acea navă avea carena groasă de 5 inches, în timp ce a mea era de numai 7/8 inch. Toate lucrurile din dulapuri

zornăiau infernal şi am observat cu îngrijorare că peretele etanş din faţa toaletei „pentru echipaj” era crăpat în zigzag, ceea ce însemna că placajul cedase solicitărilor. Era, pesemne, consecinţa izbiturilor puternice ale valurilor suferite de iaht. Speram că structura generală a navei nu va slăbi. Joiin Illingworth mi-a atras în mod special atenţia asupra importanţei acestor pereţi etanşi pentru rezistenţa ansamblului.

Curând am mai făcut o descoperire îngrijorătoare: am uitat să iau cu mine tabelele pentru corecţia observaţiilor la soare între paralelele 40°N şi 40°S, cu ajutorul unei metode moderne, rapide. Aşadar, voi fi obligat să folosesc vechea metodă cu logaritmi, pe toată întinderea celor 80° de latitudine. Abia acum mi-am dat seama ce mare importanţă aveau pentru proiectul meu de călătorie micile amănunte pe care trebuia să le pun la punct înainte de plecare. S-a ivit încă un necaz: deşi autor al unor manuale de navigaţie astronomică nu eram în stare să-mi amintesc câteva formule pentru rezolvarea triunghiurilor sferice folosind vechea metodă logaritmică şi nici nu speram să le găsesc în vreun manual de navigaţie pentru că eram sigur că nu luasem cu mine niciunul. Mă vedeam imobilizat între latitudinile de 40° N şi S, fără posibilitatea de a executa observaţii la soare pentru a stabili longitudinea. Din fericire am constatat că luasem la bord *Manualul de navigaţie* al comandorului E.W. Anderson, fost preşedinte al Institutului de navigaţie, în care am găsit metoda necesară, iar *Tabelele de logaritmi trigonometrici ale lui Norie* nu le uit niciodată. Cu toate acestea, prelucrarea observaţiilor după vechea metodă cu logaritmi va fi destul de plicticoasă.

În noaptea de 31 august am ieşit din principalele căi de navigaţie ale oceanului, fapt care mă liniştea, dar mă aflam încă în apropierea rutei dintre Canalul Mânecii şi Recife, port pe coasta atlantică a Braziliei. Am constatat

însă ca această rută nu era prea frecventată. Trecusem de latitudinea Capului Finisterre din nord-vestul Spaniei şi speram să întâlnesc curenţii de aer nordici.

La 1 septembrie, ora 11 şi 30, notam în jurnalul de bord „Am luat toate mesele în cocpit, fapt care nu s-a întâmplat niciodată în cursele solitare transatlantice! Am fost bucuros că după cinci zile m-am bărbierit pentru prima dată şi am făcut o «baie» generală". Dar bucuria nu avea să mă ţină mult, ba chiar clipele care au urmat au devenit de-a dreptul dramatice când, însetat, nu am putut scoate niciun pic de bere din butoiaş! Nu ştiu cum de am uitat presiunea deschisă şi berea s-a golit în timpul mării agitate. Sheila Scott, care tocmai primise primul brevet de femeie-pilot engleză pentru zbor solitar în jurul l-umili, mi-a dăruit un ursuleţ koala, de jucărie, pe care îl aveam la bord; ursuleţul a părut foarte dezamăgit când am descoperit drama berii. De fapt, nu se întâmplase nimic prea grav, pentru că butoiaşul nu avusese de suferit. Cred mai curând că din greşeală am dat drumul robinetului de gaz pentru că mai târziu, când l-am umplut din nou, berea nu s-a mai scurs.

La 3 septembrie am trecut pentru prima dată în cursul călătoriei peste paralela de 40° N folosind lunga formulă Haversine pentru corecţia observaţiilor la soare. Rezultatul, evident, a fost greşit. Am verificat de două ori tot calculul, pe baza formulei, dar n-am găsit greşeala. Până la urmă am mai executat o observaţie şi am prelucrat datele din nou. Când am început să calculez pornind de la altă bază, am constatat că folosisem unghiul orar şi declinaţia soarelui pentru ziua de 4 septembrie, în locul celor pentru 3 septembrie. Ce zăpăcit am fost! O astfel de greşeală justifică faptul că după o navigaţie astronomică de două sau trei luni, fără niciun reper terestru, devii extrem de prudent în verificarea poziţiei.

A doua zi. duminică 4 septembrie, am dormit cel mai

bine de la începutul călătoriei; era primul somn bun, cu care crezusem că nu mă mai voi întâlni timp de multe luni. Am dormit bine patru ore, fără să mă mai trezească durerile de la piciorul bolnav. De fapt nu a fost unicul prilej fericit pentru că din când în când am mai furat câteva minute de somn, ba uneori chiar şi câte o oră, de obicei în zori. După patru ore de somn continuu am simţit o minunată reconfortare. Pe la amiază am constatat că mă aflam la 210 mile distanţă de Madeira. Eram pe puntea de la pupă, unde, folosindu-mă de o găleată, am făcut un duş straşnic cu apă de mare care, în acest arhipelag, are o încântătoare nuanţă pală de indigo. La pârâitz am miriţcat salată, pâine cu brânză şi bere. A fost o zi calmă. După amiază am citit cu multă plăcere câteva pasagii din povestirile lui Conor O'Brien şi ale lui Ann Davison cuprinse în antologia publicată de mine sub titlul: *Along the Clipper Way*.

Examinând harta am constatat că după 90 mile de la poziţia în care mă aflam la amiază va trebui să pun nava în pană. Punerea la punct a cârmei automate a continuat să-mi pricinuiască necazuri. Am încercat să atârn două piese articulate formate din lanţuri de ancoră la transmisia echei, la bordul în vânt. Acestea cântăreau 13/4 livre; am observat totodată că aplicau pe transmisia echei o forţă de tracţiune de aceeaşi mărime. Singurul neajuns era că atunci când cârma automată aducea echea în vânt, se lăsau în jos şi începeau să lovească cu zgomot în scaunul din cocpit. Mă întrebam dacă voi reuşi vreodată să fac să funcţioneze fără neajunsuri cârma. Condiţiile de navigaţie erau minunate, iar vremea admirabilă. Stam gol în bătaia unei brize călduţe trăind o adevărată desfătare.

Am recepţionat radiofarul de la Funchal[15] de unde am primit un relevment care verifica poziţia stabilită de mine. La 5 septembrie, la ora 1 şi 40 mă aflam la 77 mile

15 Port la Oceanul Atlantic, pe insula Madeira; 37 200 locuitori. – N.T*

de insula Porto Santo[16]. Era o noapte superbă, scăldată de lumina lunii. Hula se potolise şi pe suprafaţa întunecată a mării spuma valurilor sălta dând impresia unor cai albi alergând în galop. Dimineaţa, în timp ce luam micul dejun, am văzut primul peşte zburător.

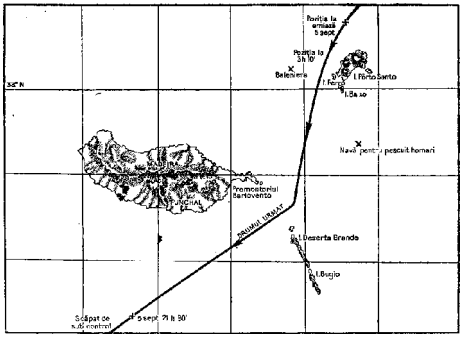
În aceeaşi dimineaţă, la ora 11, am zărit insula Porto Santo, abia conturându-se în zare. Eram sigur că nu greşisem. Am pregătit o serie de pavilioane purtând însemnele GAKK, care mi-au fost repartizate ca fiind cele mai apropiate de literele de cod sub care fusese înregistrat în 1929 avionul meu „Gipsy Moth" – GAAKK. La amiază treceam prin faţa insulei Porto Santo. „Gipsy Moth" galopa parcă cu vânt din pupă în lumina strălucitoare a soarelui, sub un vânt iute de 7, 8 noduri. Înainta însă doar cu 6, 7 noduri din cauză că mergeam probabil contra mareei. Mă temeam să nu fi făcut cumva o greşeală navigând printre aceste insule la al căror adăpost să fi pierdut avantajul alizeului. Pe bună dreptate, cliperele urmau drumul pe la vest, cu vânt dinspre Madeira. Sperasem să mă îndrept spre capul Barlavento, la extremitatea cea mai estică a insulei Madeira, dar vântul s-a schimbat şi n-am izbutit să pun nava în pană, astfel că am pus capul spre mica insulă, aproape pustie, Deşerta Grande, mai mult lungă decât lată (sub o milă) şi cu înălţimi atingând 1 446 picioare. Am socotit că e mai bine să pun în pană când voi ajunge mai aproape. Două sau trei pârâituri sinistre m-au făcut să mă întreb dacă nu cumva scondrul velastraiului mare era prea solicitat. Am slăbit scota pentru a reduce presiunea pe velă. De fapt, ridicasem prea multe vele pentru tăria de vânt.

Am văzut două nave cu prove enorme, înalte, ascuţite. Una a apărut ocolind capătul sudic al insulei Porto Santo. Catargul era abătut pe punte în sens longitudinal şi înfrunta cu greu vântul folosind motorul.

16 Insulă din Arhipelagul Madeira. – N.T.

Avea un echipaj numeros şi am dedus că era o balenieră. Apoi am mai întâlnit la jumătatea drumului dintre Porto Santo şi Madeira o navă de pescuit languste. Avea un singur om la bord şi de asemenea înainta împotriva vântului. Nu m-a observat niciuna, dar prezenţa lor mi-a dat senzaţie de aglomeraţie în spaţiul limitat dintre cele trei insule. De fapt, peste 15 mile separau Porto Santo de Madeira.

În timp ce mă aflam jos în cabină am auzit o pocnitură puternică, pe care nu ştiam încotro să o caut; ieşind pe punte am constatat că scondrul spinakerului se îndoise de la mijloc. Era o defecţiune destul de gravă, pentru că era suficient ca scondrul să se fi îndoit puţin mai mult ca să se reteze de la jumătate şi să nu mai poată fi folosit din tribord, la babord. Am coborât vela şi cu mare greutate am orientat scondrul spre interior, deoarece era înţepenit



Insula Madeira în locaşul lui de susţinere. Am renunţat deocamdată să-i îndrept, încercând să-mi imaginez un mijloc pentru a ieşi din impas, dar nu am găsit niciunul.

Spre seară trecusem de capătul estic al Madeirei şi navigam la câteva mile sud de Funchal. Noaptea, la ora 21, au început necazurile. Mă aflam în zona de influenţă a insulei; deşi la 8 mile distanţă, am fost prins în bătaia rafalelor nu prea puternice ale curenţilor de aer turbionari

coborâţi de pe vârfurile munţilor înalţi de

6.000 picioare. Era pentru prima oară când „Gipsy Motha scăpa de sub control, ceea ce m-a cam indispus. Mă cuprindea un fel de desperare când nu puteam manevra echea; atunci velele se plecau sub vânt şi nava înainta precipitat prin valuri, fără control. Treptat, am coborât vela mare, apoi vela artimon. Am izbutit să restabilesc controlul, dar aproape imediat vântul s-a potolit până la calm complet. Din când în când rafalele se repetau. Dorinţa mea fierbinte era să scap din zona de influenţă a curenţilor de aer din apropierea insulei. „Nu-i de mirare", am scris în jurnalul de bord, „că navigatorii de pe clipere ocoleau Madeira. Ce mare prostie am făcut abătându-mă din drumul lor! Acum sunt sleit de puteri". În intervalele de calm paleta dispozitivului de guvernare automată se deconecta şi se rotea cu 360°. În aceste împrejurări un cliper ar fi avut serioase dificultăţi. Cu fiecare rafală de vânt am câştigat câteva mile spre sud-vest şi până la sfârşit am scăpat de zona de influenţă a insulei, hotărât fiind, dacă va fi posibil, să mă feresc pe viitor de a mai intra în astfel de zone.

După patru ore pierdute în condiţii de calm am ajuns din nou în bătaia unui vânt moderat şi în primele două ore şi jumătate după miezul nopţii am realizat o medie de 7 noduri. În prima parte a nopţii n-am putut dormi din cauza durerilor de picior; cred că munca grea de pe punte I-a suprasolicitat.

Dimineaţa vântul s-a schimbat suflând slab din nord-est. Am instalat un scondru de spinaker la babord fixând de el, cu scota, velastraiul mare. De cealaltă parte aveam un foc şi un velastrai.

Înainte de a părăsi portul Plymouth o persoană necunoscută mi-a trimis câteva orhidee cu speranţa că vor rezista până ce voi ajunge în Australia. Notasem atunci în jurnalul de bord că nu credeam să dureze până mai

departe de Madeira şi chiar aşa s-a şi întâmplat, căci s-au ofilit când am trecut pe lângă insulă. Deşi ştiam asta, m-am întristat. Pâinile luate din Anglia au mucegăit toate. Am îndepărtat mucegaiul şi părţile umezite încercând apoi să usuc restul în cuptor. Dar din păcate le-am uitat acolo timp de 54 de minute, cât am montat vela mare şi s-au făcut scrum. Nu era prea mare paguba căci puteam să-mi prepar altele, dar m-am necăjit nespus când am constatat că usturoiul era şi el complet umed. Am salvat câteva căpăţâni expunându-le în cocpit la aer *şi* lumină; îmi place mult usturoiul şi m-am obişnuit să mănânc în fiecare zi câte un căţel. Mi s-a recomandat ca fiind foarte bun pentru plămânul meu bolnav. Când îl mănânci însă după poftă, întotdeauna ai norocul să-ţi vină cineva în apropiere şi să-i duhneşti în faţă!

Gonită de vânt nava înainta nebuneşte. Scripeţii se izbeau între ei, sticlele, cratiţele şi vesela din dulapuri alunecau cu zgomot dintr-o parte într-alta, într-un vacarm îngrozitor. Mă aştepta o seamă de treburi gospodăreşti, dar aveam şi eu nevoie de odihnă. Cred că tabletele de glucoză pe care le luam pentru a-mi spori energia erau cauza lipsei mele de poftă de mâncare; rareori doream să îmbuc ceva, în afară doar de micul dejun şi de cele mai multe ori trebuia să mă forţez ca să mănânc. De fapt voi mai reveni asupra acestor tablete.

Cu toată căldura de pe punte nu am rezistat plăcerii de a face băi de soare. M-am uns cu un strat gros de cremă Nivea pe umeri şi pe genunchi, dar curând am fost obligat să îmbrac un tricou de bumbac din cauza arşiţei soarelui; poate că ar fi trebuit să pun un strat mai gros de cremă. Cu o oră înainte de miezul nopţii am început să pun nava în pană şi am terminat operaţia abia la o oră şi jumătate după miezul nopţii. A trebuit să rabat scondrul de la tribord şi velastraiul mare fixat la el, precum şi scondrul de la babord, apoi să ridic din nou velele pentru vântul

care bătea acum travers din tribord. Când am terminat, mă clătinam de oboseală, dar la ora 4 şi 35 m-am sculat din nou pentru a modifica velatura. M-am culcat şi la ora 7 când m-am trezit am constatat cu surprindere că nava avea prova înapoi, spre nord, în direcţia Angliei, cu toate velele mascate presând asupra catargului sau parâmelor.

În ziua de 7 septembrie, la amiază, în cabină temperatura era de 81° F (aproximativ 27°C) şi aceasta însemna răcoare, căci pe punte era o căldură de cuptor. O schimbare bruscă de vânt a orientat nava spre Newfoundland. Iahtul avea patru straiuri între prova şi mărul trinchet. Susţinusem ca în această parte să fie numai două straiuri, dar constructorul m-a convins să fie patru. Când, după probe, am cerut ca două din ele să fie îndepărtate, el n-a fost de acord. Mai târziu am înţeles de ce. Deocamdată înjuram cele patru straiuri pentru că trebuia să cobor velastraiul mare care era montat pe cel mai din provă dintre aceste straiuri şi să-i ridic din nou pe altul. Am pierdut aproape două ore reparând dispozitivul de cârmă automată; era atât de cald încât cu greu lucram în bătaia soarelui.

Cu fiecare zi căldura devenea tot mai mare. La 8 septembrie am notat în jurnalul de bord: „Trebuie să fiu atent şi să mă acopăr înainte de a ieşi în bătaia soarelui, iar imediat ce cobor în cabină să mă dezbrac”. Drumul parcurs zilnic a fost doar de 96 mile, dintre care 17, 5 datorate Curentului Canarelor, o ramură a Gulf Stream-ului pornind din regiunea insulelor Azore şi îndreptându-se apoi spre sud-sud-vest, dincolo de insulele Canare.

Tot în ziua aceea am descoperit de ce scondrul din babord se înţepenise în şina arborelui. Anume, şina se îndoise şi se depărtase de arbore cu aproximativ 1 picior. Pârâiturile auzite au fost produse de desfacerea niturilor şi nu de frângerea scondrului, cum crezusem la început. Foloseam în continuare acel scondru, cu grijă să nu-i

încarc prea mult şi uitându-mă la el ca pisica la şoarece de teamă să nu se deplaseze mai tare să se îndoaie complet. Am notat în jurnal: „Dacă şina se strică, voi fi într-o situaţie grea pentru că nu am la bord niciun fel de scule pentru a repara piese de metal. Pe semne că şina ar fi trebuit să fie fixată mai în spate, pe laturile arborelui, pentru ci efortul, în loc de a se execută tangenţial, să cadă perpendicular pe arbore”.

După amiază am adus diverse ameliorări dispozitivelor de navigaţie. Succesul unei navigaţii solitare depinde în mare măsură de manevrarea uşoară a dispozitivelor şi de posibilitatea de a menţine tot timpul nava sub control. În ce au constat ele? În montarea unor scripeţi, astfel ca scota velei artimon să poată fi manevrată din cocpit, şi a altor scripeţi, la mijlocul navei, pentru a purta gaiurile scondrilor ca să ajungă pe doi tacheţi fixaţi pe punte, de fiecare parte a arborelui. În acest fel puteam să ridic un scondru şi în acelaşi timp să-i ţin sub control stând lângă arbore. Era un fel de jonglerie, căci simultan trebuia să controlez manevrele şi balansina scondrului, variaţia înclinării scondrului, deplasarea colţului de scotă al velei la capătul scondrului şi scota, de la cocpit până la colţul velei. (Când, de exemplu, o manevră era filată, cealaltă trebuia înfăşurată în aceeaşi măsură.) Doar mie trebuie să-mi reproşez îngrozitor de marele număr de operaţii necesare la fiece schimbare de velă de la un bord la altul, căci greementul şi amplasarea scondrilor s-au făcut după proiectul meu. Când lucrez în condiţii normale, sistemul trebuie să-mi dea posibilitatea de a ridica şi menţine sub control velastraiul mare şi vela mare. De asemenea, în cazul unui gren, să pot coborî velele fără multă greutate, în timp ce, dacă montez un spinaker de aceeaşi dimensiune cu cele două vele acţionante (1 200 picioare pătrate) – aşa cum se obişnuieşte la un iaht pentru curse – curând aş avea de înfruntat mari dificultăţi. Chiar

în cazul iahturilor cu echipaj numeros se ivesc dificultăţi din cauza spinakerilor.

Cu toate ameliorările aduse, în noaptea aceea am avut mult de furcă într-un enorm tărăboi. Terminasem de pus nava în pană şi tocmai savuram în linişte în cabină un păhărel de rachiu, când se porni un gren. Nu era prea puternic, dar cu cele peste 1 600 picioare pătrate de velatură ridicată „Gipsy Moth” a început să nu mai asculte de comenzi. Cârma automată nu o mai putea menţine pe direcţie iar eu nu eram în stare să manevrez echea şi în acelaşi timp să cobor şi velele. Nava alerga cu 9 noduri, dar din păcate nu în direcţia cea bună! Am hotărât să cobor marele velastrai învergat pe scondrul din tribord. Lucrând sub vânt de furtună, din neatenţie am omis în mod stupid una dintre fazele obişnuite ale manevrei. Am eliberat funga, am tras marginea de învergare a velei în jos, pe straiul arborelui trinchet şi m-am pomenit cu trupul şi braţele înfăşurate în marginea de jos a velei, tocmai la prova navei, în postul provă. Greşeala mea a fost că am lăsat scota ataşată de arbore, în loc de a o lua cu mine în postul provă. A trebuit să ies din post şi să las liberă baza velei pentru a putea da drumul scotei. Colţul şi partea de jos a velei au fluturat cu 20 picioare dincolo de bord, atârnate de capătul scondrului. Partea fluturată a velei umflată de vânt a luat forma unei banane şi a început să fâlfâie nebuneşte în sus şi-n jos, din cauza grenului. Atunci am comis a doua prostie. Ar fi trebuit să apuc sachetul unui foc şi să-i folosesc pentru a reţine şi amara în postul de la provă o parte cât mai mare din velastraiul mare. Dar vântul se înteţea şi situaţia în care mă aflam devenea serioasă. Am gândit că cel mai bun lucru era să mă reped şi să filez o parte din scotă. Până să mă întorc la postul provă vela prinsă de vânt a fost umflată şi a trecut sub vântul etravei. Vela era făcută dintr-o bucată de terilenă cât suprafaţa unei camere de 20 pe 30 picioare, care dacă

scăpa de sub control, recuperarea ei devenea o adevărată problemă pentru un navigator solitar. Şi n-a trecut mult până ce, suflată de vânt, vela a dispărut în apă. Mi-a sărit inima când am văzut-o pierzându-se sub provă, iar nava trecând peste ea. Era o velă la care ţineam foarte mult şi o socoteam esenţială pentru reuşita proiectului meu. Am încetinit cât am putut de repede mersul navei, dar mai întâi a fost necesar să îndepărtez manevrele care menţineau vela. Presiunea enormului sac de terilenă aflat sub apă la viteza de 8 – 9 noduri era pesemne îngrozitor de mare. Am lăsat scota velei liberă în vânt iar cablul a dispărut în apa mării ca un şarpe. Apoi am eliberat gaiul scondrului; în acest fel funga, de la cocpit până la colţul de jos al velei, a putut să treacă pe sub chilă. Vela scufundată în apă era susţinută acum numai de canistrele ce o fixau de straiul de provă; înainta liber în apă şi nu mai putea fi deteriorată.

Am coborât marele velastrai din bordul de sub vânt, apoi vela mare, iar la sfârşit vela artimon şi, nava fiind aproape oprită, mai întâi am fixat scondrul de punte, după care am început să trag vela la bord, încet, treptat, câte o bucată mică, până n-a mai mers. Nu m-am lăsat până ce nu m-am convins că manevra era încă bine fixată de vinciul din cocpit de partea tribordului şi că menţinea colţul scotei sub chilă, de partea bordului în vânt al carenei. Am lăsat liberă funga şi am tras restul velei la bord. Povestită, operaţia pare simplă, dar n-a fost de loc o joacă. Era întuneric, vântul sufla tare şi munca era grea. Am fost extrem de bucuros constatând mai târziu că deşi atât vela, cât şi funga erau pătate cu pitură roşie anticorosivă de pe chilă, vela era intactă. Dar regretam că am pierdut o noapte de navigaţie. Fără îndoială, nava era prea mare. A fost nevoie să fac un efort fizic mai mare decât mă crezusem în stare. Am coborât în cabină ca, în sfârşit, să-mi iau porţia de rachiu, dar nu-mi era foame de loc, deşi

nu mâncasem decât un sandviş la prânz. Dar nu puteam să nu profit de vântul favorabil, aşa că mi-am pus iarăşi centura de siguranţă şi am ridicat din nou velastraiul din tribord. Iahtul a pornit iar eu am coborât în cabină încercând să dorm.

Durerile de la picior nu m-au lăsat. Fără vela mare ruliul era foarte accentuat, aşa că am decis să mă apuc din nou de treabă. Am ieşit pe punte şi am ridicat iarăşi vela mare. Am terminat întreaga operaţie cu 14 minute înainte de miezul nopţii. Alerta durase trei ore şi jumătate şi când mă gândesc că a fost o vreme când consideram navigaţia cu vele un exerciţiu care nu necesită suficient efort fizic şi mişcape! Atunci credeam că navigaţia cu vele este o simplă distracţie.

La 8 septembrie, la amiază, mă aflam în dreptul celor mai vestice insule din arhipelagul Canarelor, dar după experienţa avută în dreptul Madeirei, am păstrat o distanţă de siguranţă de 30 mile. La 9 septembrie am trecut de ele şi m-am îndreptat spre insulele Capului Verde, hotărât ca şi aici să păstrez distanţa necesară pentru a fi ferit de influenţa lor asupra direcţiei vântului. Aici oceanul dădea o impresie ciudată de deşert – de Sahară lichidă – fără viaţă şi pustiu. Nici urmă de peşti şi de păsări, pe care mă aşteptam să le găsesc aici. Apa era de un albastru-negru stins, ca cerneala amestecată cu apă. La ora 19 şi 30 era întuneric. Mă aflam în preajma tropicelor. La ora 2 după miezul nopţii notam în jurnalul de bord că, deşi se zăreau câteva stele, întunericul era adânc: „Navigaţie destul de plăcută, dar pentru a atinge viteza necesară a trebuit să ridic velastraiul artimon. Abia îmi târâi picioarele de oboseală, dar voi căuta să mă ţin treaz încă un timp”. În noaptea aceea am dormit de două ori mai mult decât în cele precedente şi am sperat că după încă o noapte asemănătoare, o să mă pot ţine din nou bine pe picioare. Durerile din picior aproape dispăruseră. La amiază am

împlinit două săptămâni de când mă aflam pe ocean. Mă decepţiona însă distanţa realizată pe săptămână de numai 886 mile, adică o medie, până atunci, de 128, 9 mile pe zi.

După amiază, am ridicat pentru prima dată vela de 300 picioare pătrate. Au fost necesare multe ajustări de straiuri, balansine, fungi etc. pentru a putea prinde cât mai mult vânt cu marele velastrai. Cu această ocazie am experimentat pentru prima oară felul cum „Gipsy Moth" se situa travers. Naviga cu vânt mare, larg, când deodată două valuri au întors pupa împrejur aducând nava cu prova în vânt. După care, focul ridicat s-a mascat şi cârma automată nu mai putea ţine nava sub control; nu era de mirare, căci suporta un puternic efort din partea mea, care ţineam un picior pe eche şi cu spatele mă sprijineam de peretele cocpitului pentru a readuce nava la direcţia iniţială. Am văzut însă pentru prima dată acul lochului ajungând la limita cadranului, adică la 10 noduri. După trei ore şi jumătate, notam în jurnalul de bord: „Navigaţie excelentă, pe soare şi sunt bucuros că indicatorul lochului atinge limita de 10 noduri".

La 10 septembrie am preparat pentru cină biscuiţi cu nuci, dar rezultatul n-a fost grozav; cred că nucile erau vechi şi cam râncede. Am simţit o mare plăcere stând în cocpit; pentru prima oară atingeam 10 noduri cu o navă mică. Înaintam cu vânt direct din pupă. Timp de opt ore „Gipsy Moth" a realizat o medie de

7 3/8 noduri.

La aceeaşi dată, la miezul nopţii, notam în jurnalul de bord:

„Navigaţie dificilă", iar peste o oră şi jumătate scriam: „Sunt foarte nedumerit: am fost trezit de o puternică zguduitură şi am crezut că din această cauză lucrurile din cabină se mişcau în încoace şi încolo. Nu-mi dau seama ce se întâmplase; poate se rupsese un arbore, poate că ghiul, bălăbănindu-se la voia întâmplării, izbea în

peretele cabinei, sau poate că un scondru se desprinsese de sus. M-am echipat ca pentru bătălie – şort, şapcă, centură de siguranţă şi câteva scule – şi am ieşit pe punte, aşteptându-mă la un accident grav. Toate erau însă la locul lor. Am inspectat totul până la probă. Cred că «Gipsy Moth» s-a ciocnit în plină viteză de o balenă, după care a trecut mai departe. Din fericire, apa n-a pătruns în santină peste nivelul pe care-l ştiam. Poate că a fost doar un vis sau un coşmar”.

Peste o oră şi jumătate notam: „Vântul a slăbit, dar mi se pare ca nava înaintează foarte repede; dacă privesc într-o parte, nu pot să-mi concentrez privirea pe crestele albe ale valurilor care aleargă, la fel cum se întâmplă când privind pe geamul unui vagon de tren ai impresia că la o distanţă de câteva picioare totul fuge prea repede prin faţa ta”.

La 11 septembrie navigam în zona tropicelor şi am realizat o bună performanţă zilnică, de 194 mile, cea mai bună de la începutul călătoriei. Era foarte cald, 82°F (28°C) la umbră. Mai târziu, noaptea, pe punte, la viteza de 10 noduri, respiraţia era greoaie; aveam impresia că sunt un cal în galop. Crestele albe ale valurilor tăiate de navă erau presărate cu puncte strălucitoare, fosforescente. Nu izbuteam să adorm în această cursă îndrăcită. La ora două după miezul nopţii (12 septembrie), eram din nou îngrijorat de tendinţa navei de a-şi schimba direcţia. Am notat în jurnalul de bord:

„M-am necăjit din cauză că «Gipsy Moth» a venit în vânt, după ce un val i-a întors pupa spre bordul sub vânt. Când focul este mascat, asupra scondrilor are loc o presiune, deci o presiune mare şi pe dispozitivul de cârmă automată care luptă să readucă nava la direcţia justa; apoi mai există riscul ca vela mare să execute o voltă chinezească (atunci când se readuce capul pe vechea orientare, partea de deasupra a velei este răsucită spre

tribord, în timp ce jumătatea de jos a velei este încă de partea babordului”.

Am coborât vela artimon, pe care o bănuiam a fi o cauză importantă a acestei tendinţe a navei. La ora 3 şi 15, la aceeaşi dimineaţă, scriam în jurnal: „Alură obositoare. Aş fi dorit să dorm la începutul nopţii. Altminteri, este o pierdere de timp util, fiind obligat să compensez ziua deficitul de somn. Slavă Domnului, vântul este din pupă, nu din provă”.

Mai târziu, în aceeaşi dimineaţă, am schimbat regimul de hrană am mâncat peşte proaspăt. Am găsit un peşte zburător în cocpit, altul în plasa de vele de la mijlocul navei şi încă doi pe puntea de la provă. Prăjiţi în unt au fost delicioşi, semănând la gust cu heringul şi cu scrumbia.

La 12 septembrie, la amiază, performanţa zilnică era tot atât de bună şi anume, 174 mile. Am notat în jurnal:

„Ce să fac mai întâi? Să mă spăl doar, să mă bărbieresc şi să mă spăl, să ridic vela artimon, să fac observaţia la soare, sau să pregătesc mesajul-radio pentru noaptea următoare? Cred că aţi ghicit, răspunsul a fost un pui de somn, mai ales că tocmai mă delectasem cu cei patru peşti zburători şi cu patru cartofi; sunt 82°F (28°C) la umbră!”

Pentru a da un exemplu de cât era de dificilă navigaţia, voi arăta că în aceeaşi zi mi-au trebuit 28 de minute pentru a face cu sextantul şase observaţii la soare. Am constatat că trecusem din Curentul Canarelor orientat sud-vest, în Curentul ecuatorial de nord şi că mă aflam chiar în mijlocul zonei Alizeului de nord-est. În noaptea aceea n-am reuşit să obţin legătura radio cu Londra, dar în noaptea următoare i-am transmis lui John Fairhall de la „*The Guardian*” o relatare despre desfăşurarea călătoriei.

La 14 septembrie, după miezul nopţii, în timp ce mă aflam pe punte, un peşte zburător „a aterizat” pe bord,

lângă husele cu vele, sub plasa de la mijlocul navei, fără ca eu să-i observ „aterizând”. L-am aruncat, încă viu şi zbătându-se, înapoi în apă, ceea ce poate că I-a surprins. Dimineaţa, la ora 8 şi 42 am notat în jurnal:

>Abia acum mi-am dat seama că toată noaptea trecută nu am avut niciun fel de durere la picior. Ce minune, şi cât de ingrat sunt trecând neobservat acest fapt, care îmi schimbă imens modul de viaţă pe navă”. De dimineaţă am cules de pe punte zece peşti zburători. Mi-a părut rău că nu i-am putut arunca, încă vii, înapoi în apă, ca pe cel din noaptea trecută şi pentru că nu i-am salvat de data asta m-am ospătat cu ei la micul dejun. (Prăjit, peştele zburător nu rămâne prea mare, aşa că nu trebuie să surprindă că am mâncat zece.)

4

La şaizeci şi cinci de ani

La 17 septembrie am împlinit 65 de ani. Am făcut risipă de timp „îmbăindu-mă” cu apă dulce, după care am desfăcut pachetul cu darul Sheilei pentru ziua mea, o splendidă şi practică pijama de mătase. Am lăcrimat gândindu-mă la delicateţea ei sufletească, la dragostea ce-mi poartă şi la toată fericirea noastră, din 1937 încoace. Am început sărbătorirea bând la prânz o sticlă de vin primită în dar pentru această zi de la Monica Cooper şi de la alţi colaboratori ai întreprinderii noastre de imprimat hărţi. Seara, notam în jurnalul de bord:

„Stau confortabil în cocpit, degustez un coctail cu şampanie şi închin în sănătatea Sheilei şi a lui Giles, cu toată dragostea ce le-o port. Sunt la mare ţinută, în smoching, cu pantaloni noi, eleganţi, pantofi negri etc. Singurul lucru care mi-a lipsit a fost papionul, pe care am uitat să-i iau cu mine şi de aceea am fost obligat să folosesc o cravată neagră obişnuită. De şase ori am luat cu mine acest «smoching» (din stofă mătăsoasă, încă nouă, confecţionat de Scholte înainte de-a o cunoaşte pe Sheila,

în 1937), în călătoriile peste Atlantic cu «Gipsy Moth III» cu intenţia de a cina seara, la ocazii, în ţinută de rigoare, dar abia acum îl îmbrăcam pentru prima dată. De fapt, nici de data asta nu-i foloseam la un dineu ceremonios. La miezul nopţii, sau chiar dimineaţa, devreme, termometrul arăta 85°F (29°C), căldură care îmi tăia orice poftă de mâncare. N-am motive să fiu prost dispus. Am în faţă o sticlă plină cu nepreţuitul rachiu Coz, din care voi pregăti un coctail; este un dar primit de la clubul din care fac parte, «Royal Western Yacht», înmânat prin Terence, cu figura lui de satir bătrân (când îl întâlnesc întotdeauna mă aştept să scoată un flaut dintr-un buzunar ascuns şi să înceapă o serenadă cupidonică). Seara este calmă, admirabilă; înaintez cu 7 noduri, pe o mare ca oglinda, aproape nemişcată; este o adevărată plăcere. Am să pun şi muzica înregistrată de Giles pentru mine pe bandă de magnetofon. Intenţionasem să-i cer să înregistreze şi o conversaţie a lui cu Sheila, dar am uitat; nu este de mirare, căci am avut necrezut de multe de gândit şi de plănuit pentru călătorie, mii de lucruri de ţinut minte şi de urmărit.

Este una dintre cele mai importante nopţi din viaţa mea – chiar în viitoarea acestei minunate aventuri pe care o trăiesc – căci după câte ştiu, am depăşit cu 100 mile cel mai lung parcurs realizat până în prezent, în şase zile, de vreun navigator solitar; şi apoi mă simt cuprins de o mare dragoste şi multe gânduri bune le îndrept către familia şi prietenii mei de departe. Ce contează că nu sunt aici cu mine? Poate că tocmai, fiind atât de departe* îmi dau seama cât îmi sunt de dragi, şi numai acest lucru are importanţă.

Mulţi se miră că am pornit într-o asemenea călătorie la vârsta mea. Poate ei cred că am reuşit să învingbătrâneţea. Nunii fac asemenea închipuiri. Sunt foarte conştient că timpul îmi este limitat. Nu îmi fac iluzii că pot

scăpa de îmbătrânire, dar, în fond, de ce să-mi fie teamă de ea? Singurul meu scop în viaţă este de a realiza cea mai bună performanţă, dacă mă pot exprima aşa, şi numai în acest caz viaţa îmi va da satisfacţie.

Este oare o greşeală să te ataşezi prea mult de oameni? Mă distruge gândul că Sheila şi Giles ar putea muri. Pe de altă parte, mă. gândesc continuu la fericirea şi bucuria simţită de multe ori când sunt împreună cu ei, de obicei atunci când întreprindem ceva împreună. De exemplu, prima călătorie de întoarcere acasă din America, după o cursă făcută împreună cu Sheila, numai noi doi, îmi este şi acum întipărită în minte, cu cele mai mici episoade, cu toate bucuriile şi camaraderia simţite. La fel, la a treia întoarcere acasă, după altă cursă, însoţit de Giles. Nu cred că voi mai fi cândva tot atât de fericit. Am constatat că un sentiment adânc are nevoie neapărat să se împletească cu un fapt trăit aievea. Ceea ce întreprind în prezent este pentru mine o condiţie de existenţă. Fără aventură, mă simt un nimic, am senzaţia de neîndeplinire.

S-a întunecat. Aproape că nu mai pot vedea. Îmi depăn amintirile şi în timp ce se înserează, ascult muzică; condiţiile de navigaţie sunt ideale şi mai am încă de terminat jumătate din sticla, dăruită de satirul Terence.

Îmi pare că noaptea coboară prea repede 5 căderea ei bruscă este unul dintre fenomenele neplăcute ale tropicelor. Mă gândesc cu plăcere la lungile amurguri nordice”.

Cu toate că întunericul a venit prea repede, a fost o seară extrem de plăcută. Pe lângă ziua mea de naştere, mai aveam de sărbătorit recordul de distanţă din săptămâna trecută. De câte ori are prilejul un navigator solitar să savureze o cupă cu şampanie, în timp ce iahtul său alunecă cu 7 noduri? Orizontul era ca o linie de cer senin, iar în apus, soarele poleia norii în portocaliu. Deasupra soarelui în asfinţit, strălucea secera lunii. Era

pentru prima oară în timpul călătoriei când deveneam sentimental. Până atunci mă preocupaseră doar problemele tehnice şi tot felul de alte necazuri. Pare ciudat că abia după trei săptămâni de călătorie am început să mă bucur de ea, dar acesta era adevărul, sau mi se părea a fi.

Totul s-ar fi terminat cu bine la ora două noaptea, fără mahmureala inerentă unei sărbătoriri, dacă o puternică rafală de vânt nu ar fi lovit nava dintr-un bord. M-am ridicat cu greu de pe cuşeta pe care mă aflam, situată în bordul de sub vânt, în care mai dăinuiau buchetul rachiului şi buna dispoziţie. Am început să-mi caut veşmintele, ţinându-mă cât puteam mai bine pe picioare sprijinit de peretele navei şi de cuşetă. Dar, cuprins de panică, mi-am dat seama că era un motiv serios de alarmă; nu mai aveam vreme să mă îmbrac. Am apucat la repezeală o centură de siguranţă şi mi-am potrivit-o în timp ce urcam spre cocpit. „Gipsy Moth" era aplecată într-un bord, cu velele în parte scufundate în apă, iar dispozitivul de cârmă automată nu o mai putea ţine sub control. Nu era de mirare, pentru că după ce am deconectat dispozitivul, nu am putut să manevrez cârma cu echea, nici după ce am mărit braţul de pârghie cu o prelungire a echei. Situaţia era foarte serioasă, căci dacă nava se mai înclina încă şi velele intrau complet în apă, cum tambuchiul era larg deschis apa mării ar fi năvălit în interior şi ne-am fi scufundat. „Gipsy Moth" era cu toate velele ridicate, până la ultimul picior pătrat de suprafaţă velică. Am coborât velastraiul artimon (350 picioare pătrate) dintr-o singură mişcare şi l-am tras în cocpit, unde vela a ocupat jumătate din el, apoi am ajuns la scota velei mari şi am filat ghiul. Încet, nava s-a redresat şi am reuşit s-o readuc în vânt şi să o pun din nou sub controlul dispozitivului automat. Aceasta mi-a permis să mă deplasez la provă pentru a coborî marele velastrai sc. 600 picioare pătrate. După manevră au mai rămas ridicate

velastraiul trinchet şi vela mare. Când grenul a trecut, am aşteptat câteva minute, căci ploua îngrozitor, şi la ora

3 şi 17 am mai ridicat în plus focul mare şi mizena. Eram tentat să ridic din nou velastraiul artimon, dar n-am vrut să fiu deranjat iarăşi în aceeaşi noapte, de un alt tărăboi cu iahtul scăpat de sub control, aşa că m-am lăsat păgubaş. Când am coborât în cabină, mi-am notat că trebuie să imaginez un mai bun aranjament al transmisiilor cârmei.

Mau deşteptat izbiturile ghiului de la un bord la altul şi bătaia velelor, în calm plat; „Gipsy Mothw era cu prova aproape complet spre est. Se abăteau averse tropicale, cu cer acoperit şi suprafaţa apei ca untdelemnul. Dar la pravă se întrezărea senin la orizont. Din nou a început să mă doară piciorul; nu ştiu dacă îl scrântisem întâmplător sau dacă a reapărut vechea durere din cauza eforturilor din timpul nopţii. M-am autoliniştit, spunându-mi că probabil era numai efectul şampaniei băute.

Nu aveam chef să schimb ţinuta de gală din noaptea trecută, dar era necesar să o fac, aşa că a trebuit să mă ocup de problema toaletei. Am hotărât apoi să prepar ceva pâine; am frământat aluatul şi am aprins primusul sub cuptor. Nu mi-a mers prea bine căci după o scurtă perioadă de calm a urmat o serie de grenuri; probabil că drojdia a fost şi ea impresionată de atâtea mişcări ale navei. Operaţia de coacere am realizat-o la un unghi mediu de înclinare de 30°.

Poziţia stabilită la amiază, în ziua de 18 septembrie (6°N, 23°, 45 V) mi-a indicat că mă aflam la o distanţă ortodromică mică de Plymouth, doar cu 6 mile diferenţă faţă de ortodrama din acest port şi Newport, Rhode Island. În 1964, în cadrul Cursei transatlantice solitare am parcurs aceeaşi distanţă în 30 zile, faţă de 22 de zile din actuala călătorie. Era un rezultat încurajator, mai ales dacă se ţine seamă de grenurile şi vremea schimbătoare de care

am avut parte. Dar mă aflam încă în zona de calm ecuatorial şi nu se vedea niciun indiciu că ploile torenţiale tropicale sunt pe sfârşite. În oricare parte priveam, zarea nu era senină. Schimbarea continuă a cârmei şi a asietei, înainte şi după fiecare gren, erau foarte obositoare. Toată ziua mă urcam şi mă coboram de pe punte, ca drăcuşorul pe arcuri, distracţia copiilor. De fapt, ceea ce mă

1 Oraş şi port la Oceanul Atlantic, în sud-estul statului Rhode Island din S.U.A.; 47.000 locuitori. Punct terminus pentru cursele transatlantice cu vele.

— *N.T.*

Îngrijora erau loviturile şi izbiturile suferite de navă din cauza mării agitate; nu credeam că vântul nu deranja greementul. Mă resimţeam din cauza efortului fizic impus de neîntrerupta schimbare de vele, ziua şi noaptea şi de distanţele pe care eram obligat să le fac, din cauză că nava era mult mai mare decât dorisem eu, şi cerea deci muncă în plus ca să o manevrez.

În noaptea aceea am găsit pe punte un petrei. L-am adăpost – t pe o bancheta din bordul în vânt, la un nivel mai ridicat decât bordul de sub vânt, unde stătea mult mai bine. Părea un pufuleţ, un pui micuţ de găină bun de alintat. Până la urmă a zburat de pe punte, dar nu părea de loc bucuros. În timp ce trebăluiam pe puntea din provă, „a aterizat” chiar lângă mine un peşte zburător.

La 19 septembrie am întâmpinat un vânt din sud şi cu greu am putut menţine capul pe est-sud-est. Aş fi obţinut un rezultat bun dacă navigam în volte, dar am preferat să înaintez spre est, aşteptând să fiu împins spre vest de alizeul de sud-est, sub a cărui influenţă trebuia neapărat să intru.

Dis-de-dimineaţă, la 20 septembrie, am decis să virez şi după ce am terminat manevra, timp de o jumătate de oră a durat punerea în ordine a velelor şi a dispozitivului de cârmă automată. Cu vânt de 22 noduri „Gipsy Moth”

înainta greu. Am avut mari dificultăţi ca să navighez cu vânt strâns. Valurile o izbeau puternic şi din când în când o succesiune de trei sau patru valuri o loveau, căutând să o aducă în vânt. Până la sfârşit s-a orientat cu prova direct în vânt şi s-a oprit. În aceeaşi dimineaţă, la 10 h 40*, am constatat că, în sfârşit, navigam pe direcţia alizeului sud-est. În locul focului de furtună l-am ridicat pe cel de 300 picioare pătrate. Iată cum mă lamentam în jurnalul de bord:

„Probabil că sunt foarte slăbit; o acţiune cât de simplă îmi pare un mare efort. Mă simt apoi foarte neajutorat, căci am pierdut complet controlul echilibrului pe picioare. În orice caz, ar fi bine să mai las la o parte alte treburi şi să mă ocup de mine însumi. Este o zi minunată. Totul în jur e albastru şi alb; o schimbare uimitoare, faţă de zilele precedente".

Seara am ridicat vela mare în locul velei de capă, ca să profit de alizeu. „Gipsy Moth" naviga cu vânt strâns, înaintând cu 5, 5 noduri sud-vest. Atunci am încercat una dintre cele mai mari decepţii din cursul călătoriei.

Să explic împrejurările. De unde mă aflam, adică la 4° latitudine nordică şi 21 longitudine vestică, vechea rută a cliperelor se curbează uşor spre vest, spre Atlanticul de sud, către Ilha da Trinidad[17], de unde apoi se abate uşor spre sud-est, trecând prin apropierea insulelor Tristan da Cunha[18] pentru a atinge meridianul Greenwich la 40° latitudine sudică. Din poziţia în care mă aflam, până la punctul unde ruta cliperelor ocolea Capul Bunei Speranţe pe la sud, distanţa era de aproximativ 5.000 mile, egală cu 700 de ore navigând cu o viteză de 7, 14 noduri. Primele 1.500 mile ale acestei rute treceau prin zona alizeului de

17 Pasăre palmipedă mică, cu pene negre stropite cu alb (Hydrobates pelagictts) ; trăieşte în larg, în Atlantic şi Mediterană. – N.T.

18* Grup de insule m sudul Atlanticului; insula principală are 117 km2 şi 280 locuitori. – N.T.

sud-est. Capul Bunei Speranţe aflându-se de asemenea, spre sud-est, „Gipsy Moth”, asemenea cliperelor, trebuia să urmeze cel puţin 1.500 mile în această direcţie. Eram foarte convins că pe acest parcurs „Gipsy Moth” va naviga excelent căci făcusem proba în apele relativ calme ale Solentului, pe vânt de 30 noduri şi am constatat că putea strânge vântul, la fel ca un *12 Metri*. Planurile mele se bazau pe încercarea de a naviga timp de 100 de zile mai strâns în vânt decât realizaseră cliperele în această zonă. Cu alte cuvinte, plănuisem să scurtez în diagonală curbura şi să readuc cu un mai puţin ca 800 mile parcursul până la Capul Bunei Speranţe. Am reglat cu atenţie velele, astfel ca să strâng cât mai mult posibil vântul de sud-est. Vântul devenise o briză slabă, ideală şi marea se mai potolise. Valurile erau acum destul de mici – oiţe, cum le numeam eu – dar am constatat că din cauza lor „Gipsy Moth” devenise un fel de gloabă, căci trei valuri succesive îi reduceau, fiecare, viteza cu câte 3/4 de nod. Din cauza primului val viteza se reduse de la 5 1/2 noduri la 4 3/4 noduri, al doilea o scădea la 4 noduri şi al treilea la 3 1/4 noduri. La al patrulea sau al cincilea val, iahtul ajungea complet cu prova în vânt şi se oprea. Singurul mijloc de a evita oprirea, menţinând dispozitivul de cârmă automată în acţiune, era de a alege un cap cu 20° mai sub vânt. Aceasta însemna că nu puteam strânge vântul mai mult decât cliperele şi planul meu, pe care puneam bază, s-a năruit din temelii. Trecerea de la alura unui cal de curse, la acea a unei gloabe a fost prima mare decepţie pe care mi-a produs-o „Gipsy Moth” în cursul călătoriei.

A fost o perioadă plictisitoare şi totodată obositoare. Dacă încercam să menţin nava constant în vânt strâns, aceasta era lovită puternic de valuri, dându-mi temeri în privinţa rezistenţei osaturii navei. Dar trebuia să merg cât mai repede posibil, ca să nu cad fără speranţă sub viteza realizată de clipere. Nu reuşeam să stabilesc contacte

destul de bune prin radio şi am avut dificultăţi cu acumulatoarele; nu ajungeam să le încarc suficient. Durerile de la picior nu-mi dădeau răgaz; după cel mult două ore mă trezeam şi scăpăm de ele doar când mă ridicam în picioare. Însemna că niciodată nu avem să dorm mai mult de două ore. Era cald şi transpiram îngrozitor; mă întrebam dacă nu pierdeam prea multă sare din corp. Am hotărât ca în fiecare zi să beau o jumătate de pahar de apă de mare, ca să pun sarea la loc.

În dimineaţa de 21 septembrie, când m-am trezit din somn, nava era cu prova spre est, cu toate velele mascate. În timp ce dormeam, tangajul a adus nava cu prova în vânt şi, după ce s-a oprit, fără îndoială că a primit vântul din celălalt bord. Am fixat cât am putut ghiul velei mari şi am reluat capul după volta în vânt. La amiază am văzut un vas mare (de atunci, timp de două luni, nu aveam să mai întâlnesc vreo altă navă). Mă aflam la 2°19 N şi 21°43 V. Era petrolierul „African Neptune”. S-a abătut din drum şi a venit foarte aproape de mine, sub vânt. Întotdeauna mă tem când un vas mare se apropie de un iaht în largul mării. Dacă vine din partea din vânt, velele nu mai primesc vânt de loc şi iahtul nu mai poate manevra. Când nava intră în derivă iahtul intră în ruliu şi este ameninţat să-şi avarieze greementul prin lovirea de bordul navei, aşa cum i s-a întâmplat lui David Lewis în – Cursa transatlantică solitară din 1960. Din fericire „African Neptune” a fost bine manevrat şi n-am avut nimic de suferit. Căpitanul m-a întrebat dacă îmi putea fi de folos cu ceva alimente proaspete, gest pe care l-am apreciat în mod deosebit. Când a apărut petrolierul, tocmai încercam să pun în funcţiune pompa din cocpit pentru golit santina, iar piesele acesteia erau răspândite de jur-împrejur. Am coborât în cabină pentru a scoate la iveală denumirea mea de cod, GAKK, reprezentată printr-o serie de pavilioane, o lampă de semnalizare şi un megafon. Am încercat să comunic cu

cei de pe vapor cu ajutorul lămpii de semnalizare, dar n-au părut să-i dea atenţie. După ce vasul a dispărut în depărtare, am reluat reparaţia pompei, căci în santină se adunase multă apă din cauza valurilor care spălau puntea, apa năvălind prin nara puţului ancorei. Mă temeam că, nereparând pompa, voi fi obligat să golesc apa din santină cu găleata. Până la urmă am descoperit defectul: una dintre capetele de cauciuc ale pompei nu se păsuia cum trebuie. Am aranjat-o, şi pompa a mers. Mândru de succes am făcut o vizită butoiaşului cu bere. Mă gândesc cu jale, că pe o asemenea căldură nu aveam acces la berea din butoiaş. Am cercetat dacă nu cumva era vreo pungă cu aer sau vreo obturare, dar na am găsit nimic în neregulă. Am ajuns la concluzia că cilindrul cu CO_2 avusese o scurgere şi de aceea nu mai avea suficientă presiune.

Seara notam în jurnal:

„Nu înţeleg de ce nu mi-e foame de loc. Este ora 9 seara; s-a întunecat de o oră şi un sfert dar nu am chef de mâncare. Micul dejun a constat din două felii de pâine integrală şi o mică gustare, prânzul dintr-o singură felie şi o Ryvita cu curmale şi brânză. După amiază, ceaiul l-am băut gol”.

Am trecut ecuatorul la 22 septembrie. Evenimentul a fost interesant. Am ieşit pe punte pentru a executa câteva observaţii la soare, la ora culminaţiei locale şi ca de obicei am căutat spre sud imaginea reflectată a soarelui în oglinda sextantului. Mi s-a părut ciudat să o găsesc acum spre nord-est, dar mi-am dat seama imediat că, navigând spre sud, s-a schimbat şi orientarea mea faţă de soare, acum aflându-se spre nord faţă de poziţia mea. Am început să fixez poziţia după soare. Când acesta trece meridianul, trebuie să pivotez cât mai repede posibil; eram cu faţa la nord-est şi după numai câteva secunde, m-am pomenit cu faţa spre nord-vest. E foarte dificil de făcut observaţii la soare în aceste condiţii, căci mijlocul de a măsura

înălţimea soarelui deasupra orizontului constă în a oscila încet sextantul, cu mişcare pendulară, până când marginea reflectată a soarelui tangentează linia orizontului.

De câteva zile mă întreceam cu soarele, care „se deplasa” spre sud în timpul iernii boreale. Am câştigat întrecerea cu o diferenţă de 22 mile, căci proiecţia terestră a soarelui, adică piciorul verticalei imaginare de la Soare la centrul Pământului, am găsit-o, la amiază, cu 22 mile la nord de ecuator. Am strâns hărţile reprezentând Atlanticul de nord şi am scos la iveală seria cu Atlanticul de sud.

Trecerea dintr-o emisferă a oceanului în cealaltă a fost un eveniment emoţionant.

Qnd se navighează cu soarele aproape la zenit, este prudent să se mai facă şi unele determinări de poziţie după stele şi, din fericire, era o noapte admirabilă, înstelată. M-a intrigat o stea strălucitoare lângă Canopus[19], dar curând mi-am dat seama că se mişcă şi că deci era un satelit. Sunt impresionanţi aceşti sateliţi, sau mai bine zis, este impresionant gândul că omul este acela care i-a trimis în Cosmos, dându-le străluciri de stele.

Tocmai acum s-a ivit şi un al doilea cusur al lui „Gipsy Moth”. În câteva rânduri, când vântul slăbise din intensitate, notam în jurnalul de bord că navigaţia se desfăşura în mod satisfăcător, dar după câteva minute sau ore ştiam că urmau să fie înserate dificultăţile pe care le întâmpinam pentru a menţine nava pe direcţia necesară. Jurnalul de bord este plin de asemenea notaţii: „«Gipsy Moth» continuă să vină în vânt şi îşi încetineşte mersul”; „am impresia că nava se înclină prea mult, înfruntând greu valurile, uneori parcă ar fi ţinută locului”; „cârma automată nu poate menţine controlul direcţiei: nava este prea ardentă”; „iahtul navighează fără control; la dracu’, iar trebuie să schimb ceva la greement!”; „nu pot să mă menţin pe picioare din cauza izbiturilor violente ale

19 Steaua a din constelaţia aus'.rală Carina. – N.T.

valurilor când vântul depăşeşte 20 noduri şi înclinarea de 40° este mult prea mare”; „mi se pare că s-a defectat paleta cârmei automate din cauza şocurilor violente”; „«Gipsy Moth» navighează cu vânt real la 65°. (De fapt nava ar trebui să aibă capul la cel mult 50° faţă de vântul real.)”.

Din acel moment, cu excepţia scurtelor perioade când vântul cădea şi marea era mai calmă, am dus o luptă aproape permanentă pentru a menţine navigaţia cu vânt strâns. La început am crezut că dispozitivul de cârmă automată nu era în stare să stăpânească echea. Dar întâmplător am descoperit adevărata cauză. Într-o zi, stam pe punte privind înainte, când deodată s-a pornit o rafală de vânt de 20 – 25 noduri. Nava şi-a sporit înclinarea şi spre mirarea mea am văzut etrava abătându-se cu aproape 30°, derapând pe apă, ca un cuţit cu care se întinde unt pe o felie de pâine. Abia atunci am înţeles cauza necazurilor şi nedumeririlor mele: „Gipsy Moth” avea un unghi critic de înclinare. Când însă carena se înclina cu un grad sau două mai mult decât unghiul critic, toată partea anterioară a navei derapa sub vânt, nava plecată într-o parte se comporta cu totul diferit şi zburda cu mare viteză, abătându-se cu 30° de la direcţia prevăzută. În această situaţie „Gipsy Moth” alerga cu viteză uimitoare, dar evident, era un neajuns căci nu corespundea cu drumul hotărât de mine. Prin descoperirea acestui cusur mi-am mai explicat încă o nedumerire. În general, când navighezi cu vânt strâms şi vrei să te abaţi cu 5 sau 10°, manevra necesară constă în a fila scota velei mari şi nava se va grăbi să iasă de sub vânt. La „Gipsy Moth” era necesară o manevră exact contrară; pentru a se abate cu câteva grade, trebuia să se întindă cât mai tare velele! Rezultă însă că se schimba unghiul de înclinare şi nava alerga abătându-se.

La 23 septembrie am avut pentru prima dată la prânz

recoltă de creson cultivat la bordul navei; I-am preparat cu Barmene1, puţină maioneză, un pic de usturoi şi câteva stafide. Eram hotărât să mai cultiv creson, dar mă chinuia o îngrozitoare letargie. Orice activitate pe care trebuia să o execut de două ori pe zi (de exemplu, stropitul cresonului) mi se părea o povară. Era cald, prea cald ca să stau mult timp pe punte şi destul de cald în cabină, 83°F (peste 28°C) la ora 5 după amiază. Jos în cabină ar fi fost mai plăcut dacă aş fi putut deschide spiraiurile, dar cum încercam, năvăleau stropi de apă. În plus, îmi era foarte greu să lucrez la un unghi de înclinare de 20 – 30°. Mă răcoream cu găleţi de apă de mare turnate pe cap în cocpit.

Nu puteam suporta violentele izbituri de valuri, când vântul depăşea 20 de noduri şi nava se înclina la 40°. Găutam să mă obişnuiesc cu toate, spunându-mi că alizeul de sud-est nu este un zefir.

Am hotărât să sortez provizia de fructe şi să elimin tot ce s-a stricat. Mai aveam şapte portocale, douăsprezece mere, treisprezece lămâi şi cam o duzină de grepfruturi (am uitat să le număr exact). Foarte puţine dintre ele erau stricate. Le pusesem în plase, fiecare fruct fiind învelit separat în câte o foiţă.

Am încercat, dar n-am izbutit să intru în comunicaţie prin radio cu Cape Town. Operatorul de la staţia respectivă mi-a spus că mă putea auzi, dar slab; la rândul meu, îl auzeam din când în când, tot slab; apoi, o voce de femeie începu să vorbească strident, acoperind totul.

1 Produs alimentar conservaţii, bogat în vitamine şi conţinând drojdie de bere. – N.7.

Erau însă şi momente agreabile. Noaptea de 23 – 24 septembrie a fost foarte plăcută; aş fi stat tot timpul în cocpit. „Gipsy Motha naviga foarte frumos, cu 6 2/3 noduri. Umbra lunii reflecta o curbă perfectă pe vela mare, bine întinsă. Suprafaţa apei era aproape neclintită. Valuri

slabe loveau pereţii navei. Am constatat că mai aveam de navigat cu vânt din provă încă 1 250 mile.

Am avut succes, reuşind să pun în mers vechea pendulă electrică. Prima dată am montat-o în 1957, la bordul iahtului „Gipsy Motha şi a iernat de atunci în fiecare an în dormitorul meu de acasă. Dar în ultimul timp nu mai mergea. Am rotit dispozitivul de pulverizat lubrifiant siliconic sub presiune în orificiul de reglare din spatele ceasornicului şi am pus mecanismul la mers rapid. Ceasornicul a pornit, sper, pentru o durată mai lungă de timp. Mi-am amintit de Joshua Slocum şi de ceasornicul său cu o singură limbă, pe care I-a fiert în ulei ca să-i fac să meargă.

La 24 septembrie s-au împlinit patru săptămâni de când sunt pe ocean. Am străbătut 3 887 mile cu o medie zilnică de 138, 6 mile. Am călcat regula pe care mi-am impus-o de a nu bea alcool decât seara. A fost o zi înnebunitoare; am tot ridicat şi coborât vele, fără a reuşi să menţin iahtul pe direcţia dorită. Până la sfârşit, scârbit, am lăsat nava în voia ei şi am coborât în cabină ca să iau, nici eu nu mai ştiu bine, un prinz tardiv sau un ceai de după amiază timpuriu, constând dintr-un păhărel de gin cu lămâie şi o bucată din roata, pe sfârşite de cedar scoţian, de o calitate rar întâlnită. Am terminat provizia de unt proaspăt englezesc. M-a mirat nespus faptul că untul nu se râncezise pe căldura de la tropice.

Am avut din nou mari necazuri cu dispozitivul de cârmă automată. Transmisia echei s-a destrămat şi am instalat destul de greu una nouă; aveam impresia că trag de căpăstru un cal pe jumătate epuizat. Am meşteşugit cu un scripete, încercând să îmbunătăţesc transmisia, dar când am ajuns la extremitatea pupei, „Gipsy Moth” întocmai ca un cal nărăvaş, mai întâi a încercat să mă răstoarne, apoi a venit cu prova în vânt, ceea ce m-a determinat să mă reped la eche pentru a evita mascarea

velelor şi oprirea navei. Am gresat transmisiile echei la locurile unde se frecau mai mult şi mi-a părut rău că nu m-am gândit la asta mai devreme. Am încercat iarăşi să intru în legătură prin radio cu Cape Town, dar din nou, pe frecvenţa respectivă, o voce puternică de femeie a acoperit totul.

Cabina înclinată la 35 c

Duminică 25 septembrie am fost trezit brusc din somn de ceasornicul de masă care se răsturnase peste mine. Mi-a pierit pofta de somn şi m-am pus la lucru. „Gipsy Moth" naviga liniştit. Pe cer nu se vedeau decât câţiva nori negri. Am desfăcut terţarolele la vela mare şi am ridicat velastraiul trinchet în locul unei vele mai mici. Apoi m-am ocupat de un lucru pe care mi-l propusesem de câtăva vreme să-i fac: controlul proviziei de ouă.

Mirosul devenise insuportabil. Trebuia să fac ceva: ori să arunc sursa mirosului peste bord, ori să mă arunc pe mine însumi. Am deschis cutia în care le păstram şi am găsit unele dintre ele sparte în completă descompunere. Mi-a părut tare rău de ele. Stratul de ceară de albine, recomandat de un prieten, aplicat pe o parte din ouă, nu a avut de loc efectul aşteptat; gălbenuşurile se lipiseră de coaja oului în interior, iar unele aveau pete negre pe care le-am luat drept mucegai. Am făcut o omletă din două ouă pe care le-am putut alege şi a fost destul de bună. Ouăle au un mare dezavantaj; numa: gândul că un ou este stricat îţi face greaţă şi nu-i mai foloseşti, deşi se prea poate ca în realitate să fie bun. Am făcut ordine în cutie aruncând ouăle sparte şi pe cele de care eram sigur că sunt stricate şi am aşteptat cu încredere viitorul.

În fiecare noapte vântul ajungea aproape de tăria 6; după amiază am observat că barometrul cobora cu doi sau trei milibari, iar după ce se întuneca îşi revenea. În noaptea de duminică, ca de obicei, vântul s-a înteţit şi mă întrebam dacă greementul complet ridicat va rezista la

accentuarea presiunii. Izbiturile valurilor îngreuiau navigaţia, căci vântul crescuse de la 20 la 24 noduri; gândeam că era doar efectul unui nor care tocmai trecea pe deasupra şi că grenul nu va dura mult. Era păcat să reduc velatura dacă puteam să evit operaţia. Am lăsat totul în starea în care se afla şi nu s-a întâmplat nimic. Pe măsură ce înaintam spre sud schimbarea temperaturii se făcea tot mai simţită; am început să dorm învelit cu o pătură de lână.

Nu era de loc plăcut să navighez pe vânt puternic. Loviturile valurilor încetineau mersul până aproape de oprire, după care iahtul avea tendinţa să vină în vânt, ca şi cum cârma automată nu ar mai fi funcţionat. Crezusem că despre aşa ceva e vorba şi am vrut să acţionez asupra dispozitivului pentru a orienta nava ceva mai sub vânt. Ar fi trebuit să am cu mine încă doi echipieri: o maimuţă şi un elefant; maimuţa, ca să execute diverse operaţii când „Gipsy Moth" se înclina la 35° sau chiar mai mult, iar elefantul ca să ţină echea în grenuri, când aceasta devenea incontrolabilă.

Luni noaptea (26 septembrie), instalat confortabil în cuşetă şi absorbit de aventurile comisarului Maigret din *La Grande Perche* am auzit deodată un zgomot asurzitor la pupă, urmat de o puternică plesnitură de velă; am crezut că s-a rupt ceva la dispozitivul de cârmă automată. Am dat fuga pe punte dar abia mă puteam ţine pe picioare fără centura de siguranţă. M-am liniştit însă, constatând că era ruptă numai o transmisie a echei. Am desfăcut unul dintre braţele scondrului, cu care am înlocuit transmisia ruptă, sperând că aceasta cedase numai din cauza vechimii şi că una nouă va rezista. Operaţia a durat destul de mult pe vânt puternic şi mare agitată, dar am executat-o şi m-am înapoiat la cuşetă atât de somnoros, că nu-mi puteam ţine ochii deschişi. N-am avut parte să dorm mult timp; „Gipsy Moth" primea lovituri atât de puternice încât nu le puteam

suporta. Abia ţinându-mă pe picioare, am urcat din nou pe punte. Am coborât vela mare şi după aceea am reuşit în sfârşit să mă odihnesc.

După vreo două ore m-am sculat cu intenţia de a merge pe punte şi de a ridica din nou vela mare, dar mai întâi am hotărât să beau o ceaşcă de cacao fierbinte. În timp ce o sorbeam cu nesaţ, vântul s-a înteţit până la 25 noduri. Am ridicat velastraiul de furtună renunţând la vela mare. În dimineaţa aceea n-a lipsit mult ca să se termine cu călătoria mea, căci abia am scăpat dintr-un accident destul de neplăcut şi absurd. Vremea continua a fi urâtă şi „Gipsy Moth<f era mult hărţuită. Fiind la toaletă, uşa s-a deschis larg iar eu am închis-o. Pe neaşteptate, ea s-a redeschis şi ieşind din ţâţâni, a căzut lovindu-mă puternic cu clanţa în frunte şi zvârlindu-mi cât colo ochelarii. Lovitura mi-a produs o tăietură deasupra ochiului, lăsându-mă năucit. Nu pricep cum de nu mi s-au spart ochelarii; cât despre rană, a fost nevoie doar de o tamponare cu un dezinfectant. Am scăpat ca prin urechile acului căci clanţa mă putea lovi în ochi, după ce sfărâma în bucăţi lentilele ochelarilor!

A doua zi a avut loc un eveniment important: bărbieritul. Nu am putut folosi oglinda din toaletă pentru că îmi era imposibil să menţin poziţia necesară când „Gipsy Motha era înclinată. Am luat aşadar o găleată cu apă şi o oglindă de mână şi m-am instalat în cabină. Spun toate acestea deoarece unii cred că pentru a te bărbieri în timpul navigaţiei este destul să iei briciul în mână; iată de ce navigatorii sunt aproape întotdeauna bărboşi!

Rulmenţii din material rezistent ai dispozitivului de cârmă automată păreau să aibă o mică bătaie, producându-mi o mare îngrijorare. Acest dispozitiv are numeroase piese care se pot defecta.

Cu toate eforturile mele, de a rezolva problema ouălor, în cutia lor nu era totul în ordine. Mirosul mă

deranja în cabină, aşa că le-am transportat în cocpit unde am găsit pentru ele un loc într-un cheson din pupă. Paisprezece duzini de ouă, în afară de cazul când sunt stricate şi nu te mai interesează starea lor, formează un colet delicat care trebuie manipulat cu atenţie, mai ales când condiţiile de navigaţie sunt grele. Cred că acest mare colet (chiar prea mare) a fost trântit înainte de plecare, în timpul când era transportat spre navă sau înainte de pornirea acesteia în călătorie şi că mirosul provenea, în cea mai mare parte, de la ouăle sparte atunci. Până la sfârşit ouăle n-au mai avut o viaţă lungă. După câteva zile mirosul a devenit din ce în ce mai puternic, aşa că am aruncat totul în apa uitându-mă cu jind după cutia care a dispărut când nava a trecut peste ea. Nu ţi se întâmplă des să arunci aproape douăsprezece duzini de ouă şi mărturisesc că pentru mine a fost o pierdere importantă. Lăsându-mă prins de povestea cu ouăle am lăsat deoparte alte evenimente. În după amiaza aceea când m-am bărbierit s-a întâmplat un lucru ciudat. Am hotărât să pompez apa din santină pentru a verifica dacă pompa funcţiona. Mă aşteptam ca operaţia să se termine repede, pentru că supravegheam în mod regulat santina ca să nu se colecteze prea multă apă; de dimineaţă, la inspecţie, găsisem foarte puţină apă. Am încercat deci operaţia fără să-i dau prea multă atenţie dând frâu liber imaginaţiei; visam cu ochii deschişi. Deodată mi-am dat seama că pompa mergea de multă vreme. Întâi am crezut că poate o supapă nu funcţiona cum trebuie şi că recirculam aceeaşi apă. Am căutat un băţ ca să verific nivelul şi am constatat că apa se revărsa afară din toaletă! Pe semne că atunci când am încercat să mă bărbieresc în toaletă am lăsat deschis ventilul de intrare, de la fund, după care m-am mutat cu instrumentele de ras în cabină. Ventilul fiind deschis, apa a tot pătruns liniştită în interiorul navei până am început pomparea.

În cea de-a 32-a zi de călătorie (28 septembrie) mă aflam la

1 940 mile de punctul în care trebuia să tai meridianul Greenwich la 40° latitudine sudică. Cliperul „Cutty Sarka, tot în a 32-a zi de călătorie, se afla la 1 900 mile distanţă de acelaşi punct. Am calculat astfel că velierul avea în această zi un avans de numai 40 mile faţă de mine. Vremea se răcea mereu. Am încercat să port cămaşă de lână şi pantaloni lungi chiar şi în cabină. Continentul Antarctica începea să-şi arate colţii!

După ce, în ziua de 28 septembrie, făcusem calculul acela încurajator în comparaţia cu performanţa lui „Cutty Sark", ziua de 29 a început prost, chesonul de la pupa babord fiind complet inundat. Probabil că în timpul unei schimbări de velă ghiul velei mari, zbătându-se, a smuls un ochet cu bolţ fixat pe punte, rămânând astfel o gaură în acoperişul chesonului. Paguba era mare, deoarece chesonul era plin cu cărţi, acum distruse, toate. Am golit din nou santina prin pompare şi am constatat că erau necesare 35 de curse de pompă în acest scop. Speram că mai era încă vorba de apa provenită de la toaletă, din ziua precedentă, care nu se golise complet atunci.

După ce am terminat pomparea, am constatat că trebuie să-mi strâng cureaua pantalonilor. Mi-am măsurat talia, scăzuse la 30 3/4 inches; ca o talie de cuconiţă subţirică, mi-am spus. Era cert că scăzusem în greutate, ceea ce nu mă mira de fel, dar nu ştiam cum să capăt mai multă poftă de mâncare. Alegeam câteva feluri din cele pe care le preferam, dar erau multe zile când mâncam în silă. Mi-am oferit un gin. Mare greşeală! îmi intrase în cap că ginul era aducător de furtună şi de muncă grea pe punte.

Şi ca o coincidenţă, temerea mea s-a adeverit, căci s-a pornit o furtună de la 160°, aproximativ de la sud-sud-est, marea devenind oribil de agitată. Furtuna venea din direcţia spre care mă îndreptam, aşa că deocamdată nu

puteam face mare lucru. Am căutat să stau întins în cuşetă, dar mi-a fost imposibil din cauza durerilor de la piciorul drept. Ca să nu mă mai expun necazurilor aduse de păhărelul de gin (sau de şampanie), mi-am oferit, în schimb, un rachiu fiert „cu accesorii". Nu-mi amintesc ce înţelegea Jorrock prin „accesorii", dar cred că era vorba de zahăr şi lămâie. În orice caz, combinaţia era excelentă şi reconfortantă. Furtuna s-a mai liniştit, dar marea era încă agitată şi înaintam încet, cu vela artimon terţarolată şi cu focul de furtună. Stimulat de rachiu, am început să meşteresc pe punte, am gresat şi am pus ulei la două vinciuri care, fiind înţepenite, nu le-am mai putut utiliza noaptea trecută. Am fixat apoi o transmisie la dispozitivul de cârmă automată. Erau operaţii foarte necesare, căci vinciurile şi dispozitivul îmi dăduseră multă bătaie de cap noaptea trecută. M-am gândit că era inutil să virez de bord, aşa că m-am dus să mă culc. M-a trezit zgomotul velelor, când nava a virat singură. În întuneric, zgomotul şi fâlfâitul velelor erau atât de puternice încât puteau speria şi un elefant. Mi-am pus centura de siguranţă, dar n-am avut vreme să mă îmbrac şi am ieşit pe punte în pijama, cu picioarele goale. Cum velele din pupă erau mascate, am hotărât să nu mă ating de ele şi să las iahtul să navigheze cu murele la babord. Nu funcţiona niciun vinci. Apoi, dispozitivul de guvernare automată s-a blocat. Safranul nu a fost în stare să-i readucă în ax. Am fost obligat să manevrez manual pentru ca nava să înainteze din nou, şi în acelaşi timp să mă ocup de cârma automată. Operaţia era dificilă, căci efortul impus echei era enorm atâta timp cât cârma automată era cuplată şi cu greu reuşeam să manevrez ecnea. În acelaşi timp trebuia să supraveghez proiectoarele; unul puternic, ca să pot vedea ce se defectase la dispozitiv şi altul normal pentru lucrul pe punte. La un moment dat, o sticlă goală, lăsată să se usuce pe bancheta cocpitului ca să o umplu cu petrol lampant,

mi-a căzut peste laba piciorului învineţindu-mi o unghie. Această ultimă întâmplare mi-a fost de folos, căci mi-a atras atenţia asupra absurdităţii de a mă grăbi, căutând să fac mai multe operaţii deodată; şi nu era de mirare că scădeam în greutate.

5

Aştept să înceapă vântul şi ploaia

La 1 octombrie, după cinci săptămâni de la plecare, am început să am din nou poftă de mâncare şi de dimineaţă am mâncat pe săturate. Dormisem bine şi mă simţeam odihnit. Am ieşit pe punte să schimb focul de furtună cu cel de manevră şi mişcarea mi-a stârnit foamea. Pe punte am găsit şi un peşte zburător aşa că am avut un mic dejun de neuitat: un grepfrut (aproape un sfert din el l-am aruncat, fiind stricat), doi cartofi prăjiţi ca garnitură la peştele zburător, două felii de pâine integrală prăjită, cu unt şi marmeladă, o ceaşcă şi jumătate de cafea.

După ce am dat gata totul m-am urcat pe punte şi am mai ridicat câteva vele.

Între a 32-a şi a 35-a zi de călătorie am pierdut avansul pe care-l aveam faţă de performanţa navei „Cutty Sark”. În a 32-a, a 35-a şi a 34-a zi, velierul realizase performanţe extraordinare, în comparaţie cu ale mele, şi de unde în a 32-a zi mă aflam numai cu 40 mile în urmă, în cea de a 35-a zi decalajul ajunsese la 352 mile. Eram descurajat şi uneori ajungeam aproape de desperare. Îmi dădeam seama că nava era mult prea mare pentru a fi manevrată pe vreme rea. Trezit din somn şi nevoit să părăsesc cuşeta pentru a face faţă unei situaţii care necesita o serie întreagă de operaţii dificile pe punte, toate le vedeam în negru. Mă gândeaim cât de diferită era situaţia mea faţă de aceea de a fi de cart pe o navă cu un echipaj bun, gata să înfrunte orice primejdie în orice împrejurare. Dezolarea n-a ţinut mult şi ca-ntotdeauna, după ce mi-am asigurat câteva ore de somn sănătos, m-am

simţit reconfortat. Aveam chef de lucru şi-mi făceam de treabă din orice. Am stropit grădiniţa şi am semănat din nou seminţe în locurile din care culesesem cresonul. Am pus şi muzică. Ce minunată pare viaţa, când toate îţi merg din plin şi mai poţi asculta şi o muzică! înregistrările făcute de Giles au avut darul să mă liniştească şi mi-am dat seama că prea luasem lucrurile în tragic, necăjindu-mă pentru toate fleacurile.

Alizeul de sud-est a trecut dincolo de limitele normale, bătând ca vânt din provă, când de fapt ar fi trebuit să am, de cel puţin trei zile, vânturi de nord-est, care mi-ar fi permis să înaintez repede şi să evit astfel de a mai înfrunta o furtună.

În seara zilei de 1 octombrie mă aflam încă în zona alizeelor de sud-est şi de aceea în notele mele din jurnalul de bord mă plângeam: „Mi se pare că sunt condamnat să călătoresc veşnic spre sud”. Era o noapte întunecoasă şi când am ieşit pe punte cerul şi marea erau la fel de negre, dar, treptat, am desluşit o diferenţă. Am notat în jurnal: „Marinarii de pe clipere erau obligaţi să cunoască precis unde se află fiece parâmă, căci noaptea nu aveau niciun fel de lumină. Când eşti de cart, curând te obişnuieşti cu întunericul şi este uimitor câte poţi vedea totuşi; cei din echipajele cliperelor erau câteodată nevoiţi să sară în mare grabă din hamace – aşa cum mi se întâmplă şi mie – când se dădea comanda: „Toţi marinarii pe punte”. După câteva ore am ieşit din zona alizeului. Nu-mi venea să cred ochilor când am citit pe compas direcţia sud-est. Pentru prima dată de când am trecut ecuatorul am putut orienta capul către meridianul Greenwich şi paralela de 40° S. în acel moment mă aflam la 300 mile sud-est dfe insula Trinidad.

Vântul s-a ridicat până la 24 noduri şi mă aştept la o rafală din nord-est, astfel că am filat toate scotele şi am terţarolat de două ori vela mare. Am făcut rău, căci vântul a căzut la 18 noduri. Dar „Gipsy Moth” naviga atât de

frumos şi era atât de minunat că înaintam în direcţia dorită, încât n-am mai regretat. Tot atunci mi s-a întâmplat şi un lucru neplăcut: am scăpat peste bord cea mai mare şi mai utilă şurubelniţă, încercând să ameliorez funcţionarea vinciului Lewmar, prin strângerea opritorii ghidajului de la scota velei mari.

În noaptea de 2 octombrie am zărit Crucea Sudului. O văzusem pentru prima oară în 1938, când împreună cu Sheila mă întorceam acasă din Noua Zeelandă. Momentul a fost emoţionant, deşi între timp mi s-a părut că una dintre cele patru stele ale Crucii a mai scăzut din intensitate, dăunând frumuseţii constelaţiei.

Mă aflam acum într-o parte pustie a oceanului, unde trec doar puţine nave. Am văzut o pasăre mare zburând la o distanţă de 75 yarzi; cred că a fost un albatros[20] dar se prea poate să fi fost un exemplar dintr-o specie de petreli. Am agăţat de peretele cabinei o admirabilă eşarfă de mătase a Sheilei pe care erau imprimate trăsuri cu cai şi imediat s-a creat o atmosferă veselă, luminoasă.

Luni, 3 octombrie, am făcut un sondaj în rezervorul de apă dulce şi am constatat că mai conţinea numai 21 galoane[21]; mai aveam însă o jumătate de bidon (circa 2 1/2 galoane), luat ca rezervă la stăruinţa lui Giles. Pentru mai multă siguranţă, ca să nu rămân fără nicio picătură, n-am ţinut cont de jumătatea de bidon. Micşorarea proviziei de apă era îngrijorătoare, dar nu gravă. La plecare, am ştiut că nu aveam la bord destulă apă ca să-mi ajungă până la Sydney; mi-am asigurat cantităţile necesare pentru un consum moderat pe timp de şase săptămâni, bazându-mă că voi putea recolta suficientă apă de ploaie ca să-mi umplu rezervoarele, înainte de a duce într-adevăr lipsă. Am subestimat însă necesarul de apă ţinând seama mai

20 Pasăre marină de larg, asemănătoare cu pescăruşul dar mai mare (Diomedea exulans). – N.T,

21 Unitate de măsură a capacităţii egală cu 4,546 1. – N.T.

ales de udatul de două ori pe zi, a culturii de creson pe care o aveam la bord. Şi apoi apa este necesară la tot felul de alte operaţii: la coptul pâinii, la prepararea legumelor deshidratate, la amestec de ouă şi lapte praf. Cartofii îi puteam fierbe în apă de mare, dar orezul nu. În afară de faptul că am subestimat necesarul de apă, am exagerat poate şi perspectivele de ploaie, sau cel puţin posibilităţile mele de recoltare. Uneori, grenurile au fost însoţite şi de ploaie, dar după cât am apreciat nu în cantităţi recoltabile. Mi-am dat seama că am făcut o mare greşeală în previziunile mele, care ar fi putut să dea complet peste cap o călătorie lungă întreprinsă într-o navă mică dar care, pentru o călătorie de numai o săptămână sau două, ar fi trecut, poate, neobservată. Sistemul meu de colectare constă în strângerea apei de ploaie căzută de pe vela mare cu ajutorul unui ghiul prevăzut cu un şanţ, din care o puteam scurge, printr-o ţeavă, în rezervor. Uitasem însă că, de obicei, ploaia este însoţită de vânt puternic, şi că atunci vela mare nu este ridicată; iar dacă este ridicată, stropii de apă sărată îi însoţesc pe cei de ploaie, apa colectată nefiind potabilă. Ar fi trebuit să fac în aşa fel ca să colectez apa de pe mizenă şi nu de pe vela mare, căci voia artimon rămâne ridicată şi în situaţii mai grele de vânt, mult timp după ce vela mare a fost coborâtă.

Se apreciază ca, în mod normal, omul poate trăi destul de bine cu o jumătate de galon (adică patru pints) de apă pe zi, socotind însă numai necesarul pentru băut şi preparat alimente, fără spălatul corpului sau veşmintelor. O jumătate de galon pe zi era raţia navigatorilor unui velier. Cu această raţie cele 21 galoane îmi ajungeau timp de 42 de zile. Era de neînchipuit ca în acest timp să nu plouă, dar nici nu aveam siguranţa că voi întâlni ploaie; ma îngrijora mai ales faptul că navigasem atâta vreme fără să fi colectat o picătură de apă. Cât timp îmi ajungeau cele 21 galoane din rezervor? Nu puteam să prevăd; era oare

posibil ca dintr-o cauză sau alta, să nu plouă de loc, sau să nu izbutesc să-mi refac provizia? Speram să ajung la Sydney în 100 de zile, ceea ce însemna că mai aveam de navigat încă 65, dar se putea să nu ajung decât în 120, sau chiar în 140 de zile. Se mai putea întâmplă să se frângă catargul, să nu mai funcţioneze radioul şi să rătăcesc luni întregi în aceste părţi ale oceanului puţin frecventate. Era puţin probabil să mi se întâmple aşa ceva, dar nu era exclus. Am hotărât să mă limitez la mai puţin ca o jumătate de galon pe zi şi să ţin socoteala fiecărui pint de apă consumată. Dacă prevedeam să consum un quart[22] pe zi, apa din rezervor îmi ajungea 80 de zile.

Ca să-mi risipească temerile, în timpul nopţii următoare s-a pornit un gren puternic, însoţit de ploaie. Am găsit oala lăsată în cocpit pentru a pregăti o omletă din praf de ouă, plină cu apă de ploaie. Mai târziu, în cursul dimineţii, ploaia s-a pornit din nou şi am dat fuga pe punte ca să instalez ţeava de plastic pentru colectarea apei din ghiu. Dar ploaia s-a oprit. La prânz s-a pornit din nou un gren; am instalat iarăşi ţeava şi am colectat aproximativ un pint de apă sălcie. Am studiat cum curgea fiecare picătură de ploaie pe velă, pe ghiu, apoi în ţeava de colectare şi curând m-am convins că trebuia să schimb metoda. Apa de ploaie se scurgea de pe vela mare prin şanţul ghiului velei, dar acesta avea găuri şi o mare parte din apă se pierdea. Între rafale, am corectat neajunsul şi la grenul următor am reuşit să colectez o găleată plină (cam 1 galon şi 1/2). Apa era tot sălcie, dar nu aveam ce face pentru că nu puteam înlătura sarea din stropii aduşi de grenuri şi din cei care îmbibaseră deja vela. Era totuşi potabilă, mai ales dacă nu beam prea multă deodată; eu o foloseam numai la pregătirea alimentelor. Ştiam că după vreo două ore de ploaie zdravănă şi continuă, sarea avea să se spele şi că

22 Măsură de capacitate egală cu un sfert de galon, adică cu 1,136 l. – N.7.

atunci voi izbuti să umplu rezervoarele cu apă dulce.

Dar cele două ore bune de ploaie neîntreruptă s-au lăsat mult aşteptate. Ploua intermitent, în rafale, fonmând o pulbere prea fină pentru a merita să fie colectată, ori cu vânt puternic, care ¿nă obliga să reduc vela mare, aşa că nu a fost chip să colectez ceva. La 14 octombrie rezerva scăzuse la şaisprezece galoane (plus jumătatea de bidon a lui Giles); socotind că am „câştigat" un surplus de 1 galon şi 1/2 în grenul de la 4 octombrie, însemna că am consumat mult mai multă apă decât crezusem. Am hotărât să-mi impun un consum de apă şi mai sever.

Dacă aveam motive de îngrijorare în privinţa apei, nu puteam să mă plâng în ceea ce priveşte rezerva de alimente, care era suficientă. Consumasem, bineînţeles, tot ceea ce îmi plăcuse mai mult şi abia terminasem ultimul grepfrut şi ultima portocală. Când am savurat portocala, m-am gândit că provenea din sudul Africii, că făcuse, aproape, cale întoarsă spre locul de baştină. La 14 octoiribrie mâncam ultimul cartof cu regretul că nu luasem o provizie mai mare, mai ales că este unul dintre alimentele mele preferate, care s-a păstrat şi bine. Pierderea celor paisprezece duzini de ouă a fost foarte grea dar mai aveam încă praf de ouă. Aveam şi cartofi sub formă de praf, dar ca să-i prepar – la fel ca şi praful de ouă – îmi trebuia apă. Dar cum apa potabilă o foloseam cu porţia, tot cu porţia trebuia să consum şi aceste alimente. Abia mai târziu mi-am putut da seama că unele tulburări pricinuite de alimentaţie în acea perioadă a călătoriei erau produse de lipsa proteinelor, resimţită de organism.

Zilele fără ploaie erau compensate de o vreme admirabilă, cu cer senin şi mare calmă. Eram dezamăgit că nu puteam naviga mai repede, dar am fost destul de filosof ca să mă bucur de vremea frumoasă. Am întâlnit numeroase păsări şi totdeauna mi-a plăcut să le observ obiceiurile. Mi-am amintit că o dată m-am oferit să arbitrez

la o „Zi de întreceri sportive între păsări” şi am acordat porumbeilor Cape Pigeon premiul întâi pentru zbor elegant. Am văzut mulţi albatroşi, dar în această parte a oceanului erau de talie mică – sub 4 picioare – când deschideau aripile. Erau pesemne tineri, cei mai vârstnici aflându-se, probabil, la ţărm, pe ouă. Numeroase păsări brune, de culoarea ciocolatei, urmăreau iahtul; cred că erau o specie de petreli pe care marinarii de pe clipere îi numeau *Cape Hen*[23]. Uneori pluteau în cârduri şi cârâiau în depărtare, întocmai ca găinile. Dar nu erau atât de blânde cum păreau; am văzut una care ataca un petrei.

M-a alarmat, dar m-a şi interesat în acelaşi timp un mare mamifer care a înotat repede, de-a curmezişul, pe sub pupă. La început am crezut că era o balenă carnivoră *1*. Aceste animale feroce pot ucide alte balene, agăţându-se de spinarea lor, până când acestea cad epuizate de oboseală. M-am întrebat, ce-aş face, dacă o astfel de balenă ar sări pe „Gipsy Moth”? Destul de îngrijorat, mi-am pus la îndemână un pistol Very, sperând să o sperii dacă se mai apropie. Deşi nu sunt sigur dacă a fost sau nu o balenă carnivoră.

Pe lângă grijile pe care mi le făcea provizia de apă am mai avut necazuri şi cu acumulatoarele care îmi furnizau curentul electric. Aveam un alternator electric, dar nu reuşeam să încarc cu el acumulatoarele. Pentru a le încărca suficient trebuia să consum prea mult combustibil. În cea de-a doua săptămână a lunii octombrie mai aveam doar 10 galoane de combustibil şi mă temeam că nu-mi va ajunge până la sfârşitul călătoriei. Foloseam acumulatoarele îndeosebi pentru instalaţia staţiei radio şi am pus restricţii severe la toate celelalte consumuri de curent electric reducând chiar şi iluminatul în cabină. Era ceva în neregulă la dispozitivul de încărcare a

23 Literal, „găina capului“, probabil pentru că sînt specifice regiunii din largul Capului Bunei Speranţe. – N.T.

acumulatoarelor şi nu mă pricepeam ce trebuie să fac ca să remediez defectul. La 7 octombrie am descoperit două scurtcircuite: unul între conductorii de înaltă tensiune şi carcasa alternatorului, celălalt la 3 inches mai departe, între cei doi conductori subţiri care intră în alternator. Aveam nevoie neapărat de un sfat tehnic în privinţa posibilităţilor de remediere a defectelor, sau să întreb dacă nu era cazul să deconectez complet alternatorul şi să conectez acumulatorul direct la generator. Dar transmisiile prin radio erau atât de slabe, încât abia izbuteam să raportez poziţia unde mă aflam şi nu puteam obţine pe această cale un mesaj atât de complicat cum era cel în privinţa funcţionării generatorului şi alternatorului. Până la urmă, după aproape o lună de comunicaţii slabe şi ratate, am reuşit să stabilesc un contact cu Cape Town şi să-i trimit un mesaj lui John Fairhall de la ziarul „The Guardian”, explicându-i necazurile pe care le aveam cu aparatele şi rugându-l să ceară, în numele meu, consultaţii fabricanţilor respectivi. La 14 octombrie am primit răspunsul. Recepţionam de vreo oră transmisia şi nervii îmi erau aproape tociţi. Crainicul de la Cape Town avea o voce joasă, gravă

1 Balenă feroce atingând lungimi de 6 – 9 m, neagră, se deplasează în turme mari (*Oricinus orca*). – N.7.

şi auzeam cu greu ce spunea; citea o lungă telegramă primită de la John Fairhall conţinând recomandările competente ale constructorilor aparatelor. Recomandările erau foarte complicate, iar mesajul îmi parvenea cu multă greutate; o serie de termeni tehnici îmi erau necunoscuţi sau nu aveau nicio legătură în întregul context. Obosit şi dezamăgit am renunţat ca să reiau legătura în dimineaţa următoare, la 6 ore şi 45, în acompaniamentul vesel al unui răpăit de ploaie, care s-a oprit curând; am avut însă vreme să strâng o ceaşcă de apă proaspătă pentru ceai.

După activitatea de pe punte şi aranjarea velelor am început să mă ocup de aparatura electrică. O frază din telegrama lui John Fairhall întreba dacă am verificat întinderea curelelor de transmisie ale alternatorului. Nu le verificasem din cauză că la Plymouth alternatorul a fost demontat cu scopul de a se asigura centrarea şi întinderea necesară a curelelor. Am căutat prin toate instrucţiunile constructorului şi am găsit cum se încearcă dacă o curea este suficient de întinsă. La verificare a rezultat că nu erau suficient întinse. La Plymouth, Sid Mashford îmi dăduse un instrument special pentru întinderea curelelor şi am hotărât să le întind pe toate conform specificaţiilor, înainte de a demonta alternatorul. După reglarea întinderilor l-am pornit şi am obţinut un curent de 22 A. A fost mare bucurie la bord! Găsisem hiba deşi mă rodea faptul că nu izbutisem să mă descurc singur. Adevărul este că nu mă împac de loc cu existenţa motoarelor pe o navă cu vele; prezenţa lor mă irită şi le evit cât pot.

Am împuşcat doi iepuri deodată: aveam şi apă şi curent electric. În seara următoare stăteam confortabil în cuşetă citind la lumina electrică şi ascultând clipocitul plăcut al apei de ploaie curgând în rezervoare. Am avut norocul să găsesc printre cărţi o ispravă a lui Maigret pe care nu o citisem. Îmi place mult Simenon, fără egal în crearea personagiilor şi atmosferei. Spre deosebire de lugubrele romane americane în care după sute de pagini de descrieri amănunţite şi plictisitoare abia ajungi să înţelegi un personaj. Simenon reuşeşte aceasta numai în câteva cuvinte. Mi-a părut rău că nu am luat cu mine un dicţionar francez, pentru că unele cuvinte şi expresii moderne sau argotice nu le înţelegeam.

Cu toate necazurile avute cu apa şi cu acumulatoarele eram mai bine dispus şi mă simţeam mai puţin extenuat după o muncă grea, decât la începutul călătoriei. Atunci nu aveam încă condiţia fizică necesară şi

nici bună dispoziţie, deşi – mi-am amintit cu ironie – în februarie, înainte de plecare, petrecusem o lună în sudul Franţei cu scopul de a mă pune în super-formă. De unde reiese că, de multe ori prea multă prevedere strică. Cred că atingerea cu succes a unui ţel propus nu se obţine numaidecât cu eforturi extraordinare. Uneori, în acţiunile întreprinse, am căutat să mă conduc după acest principiu. Mi-au revenit durerile de la picior, probabil ca urmare a faptului că neglijasem să mai beau în fiecare zi apă de mare. Este foarte important ca organismul să conţină cantitatea suficienta de sare – pentru că altfel lipsa ei se resimte imediat.

Perioadele de acalmie, fără vânt, erau poate cele mai grele. Stam uneori în cabină, fie în picioare, fie culcat, absolut singur, cuprins de groază! în tăcerea de moarte a imensului spaţiu acvatic, cele mai mici zgomote, trosnetul pereţilor de care îmi sprijineam umărul, scârţâitul macaralei, toate luau proporţii uriaşe. Zi de zi aşteptam să înceapă să bată un vânt puternic dinspre vest, dându-mi seama ce mult înseamnă pe o navă existenţa unui echipaj cât de mic. Atunci se poate profita de cea mai slabă adiere şi obţine în permanenţă cea mai bună orientare. Numărul de volte pe care îl puteam executa era limitat din cauza timpului dedicat somnului. Fără un timonier de fiecare schimb virarea în volte era dificilă; mereu eram oblicat să reglez şi să repun în funcţiune dispozitivul de cârmă automata.

În opt zile de la 5 la 12 octombrie), iahtul „Cutty Sark”, realizase în cursa întreprinsă de el cu 1 140 mile mai mult decât mine. Părea că norocul nu avea să-mi surâdă pentru că întâmpinasem cele mai potrivnice condiţii de navigaţie cu viteză (cu excepţia furtunilor). Vântul sufla sau din provă, chiar din direcţia spre care doream să înaintez, sau adiau zefire slabe, alternând cu perioade de calm. Mă gândeam cu ciudă la „Cutty Sark”

care navigase uşor spre sud, ca fumul dus de vânturi puternice.

Mi-am dat seama că făcusem o greşeală tactică îndreptându-mă spre partea defavorabilă (către nord) a unei zone enorme de înaltă presiune. Trebuia să navighez cât mai mult posibil spre sud ca să traversez centrul zonei, să regăsesc vânturile de vest şi să profit cât mai mult de ele. Mă simţeam ca o muscă prinsă în mijlocul unei enorme pânze de păianjen. Mi-am dat seama că făcusem o prostie, pentru că această zonă anticiclonală era foarte cunoscută, fiind indicată clar pe hărţile hidrografice din S.U.A. şi pe hărţile cu înregistrarea presiunilor din hărţile pilot pentru Africa.

Îmi găseam scuze consolându-mă cu gândul că adesea este foarte uşor să înţelegi faptele după ce s-au întâmplat. Cine ştie, poate că încercând să evit această zonă anticiclonul s-ar fi deplasat în aceeaşi direcţie cu mine, sau câte alte şi alte presupuneri. Este foarte greu să pătrunzi în tainele acestui gigantic şi capricios sistem climatic.

Am încercat să determin zona de întindere anticiclonală şi mi-a fost cu totul imposibil. Judecând după vânturile pe care le întâlneam din când în când părea că treceam pe la sudul unei zone de depresiune

— Ciclonală – dar atunci cum se împăcau vremea frumoasă, însorită, cu înregistrări de 1 035 milibari la barometru. Toate erau extrem de încurcate pentru mine.

„Gipsy Moth" abia se târa şi eram obligat să manevrez mereu echea. Ce bine ar fi fost să fi avut tot vechiul meu dispozitiv de cârmă automată, Miranda, de pe „Gipsy Moth III", care acţiona chiar la cele mai slabe adieri de vânt. „Gipsy Moth IV" înainta şi ea mereu, cel mai adesea în direcţia bună, dar o dată, când m-am urcat pe punte, am găsit-o cu prova spre nord-vest! Am traversat de multe ori suprafeţe de mare calmă ca untdelemnul, cu

diametre de circa 30 yarzi, punctate ici şi colo de băşici. Nu mi-am dat seama despre ce era vorba. Anticiclonul este un fel de gură de iad, din care doream să scap cât mai curând, ştiind că o dată ajuns dincolo de zona de calm şi de curenţii de aer inconstanţi, trebuia să găsesc vânturi mai puternice. Am făcut deci tot ce a fost cu putinţă ca să menţin viteza iahtului, cel puţin atunci când vântul sufla prea sălbatic din direcţia opusă.

Din timp în timp, această existenţă calmă dar deprimantă era întrerupta de grenuri. Deşi foarte rar de durată, erau puternice şi mă obligau să strâng velele. După ce trecea greul trebuia (să ridic iarăşi velele pe care abia le coborâsem. Eram hotărât să nu pierd de loc din viteză, ceea ce s-ar fi întâmplat dacă nu executam manevrele corespunzătoare. Ridicarea şi schimbarea velelor deveniseră o preocupare permanentă; într-o singură zi am calculat că manevrasem

4 700 picioare pătrate de vele. Iată, în acest sens, un extras din jurnalul de bord (la 13 octombrie):

„6 h 5. Coborât scondrul babord cu vela respectivă şi pus scondrul la post. Viteza: 5, 4 noduri.

6 h 10. Coborât velastraiul artimon. Viteza, 4, 2 noduri.

6 h 27. Pus în Pană. După manevră, viteza a fost de 5, 1 noduri.

6 h 43. Am ridicat velastraiul artimon, în bordul celălalt 6 noduri.

7 h 5. Coborât velastraiul mare din tribord. Am fost nevoit să execut operaţia, din cauză că cinci sau şase canistrele s-au desfăcut de strai. Am schimbat scota velastraiului de la babord şi l-am ridicat.

7 h 47. Montat scondrul spinakerului la tribord şi învergat din nou vela. Reparat o canistrelă defectă. Vela a fost bine ridicată.

Dar au apărut dificultăţi la dispozitivul de cârmă

automată. După reparaţie nava a reînceput să se menţină pe direcţia justă. Este necesară ajustarea cu atenţie a sarcinii pe fiecare transmisie a echei.

8 h 7. Coborât şi ridicat la loc velastraiul artimon, din cauza saulei pavilionului, care se răsucise. Am ridicat vela pusă în ordine

8 h 10. Terminat punerea în pană. Sper ca o nouă schimbare a vântului să nu mă oblige să reiau operaţia! mai fac o observaţie la soare; simt un fel de gol la stomac; cred că e momentul să iau micul dejun".

A fost o zi fericită. Vântul s-a menţinut prielnic până la amiază. Apoi a început să bată în direcţie opusă şi la ora 13 am fost obligat să cobor atât velastraiul mare cât şi velastraiul artimon. Îndată ce am manevrat velastraiul mare şi am amarat scondrul, vântul şi-a schimbat direcţia, aşa că acum era tocmai suficientă o singură velă ridicată! Deprimat, ezitam să reiau operaţia încă o dată, când vântul şi-a schimbat din nou direcţia, deci am avut dreptate s-o cobor. O velă cu scondru, care de-abia primeşte vântul şi care din când în când se maschează, nu este într-adevăr vela cea mai bună pentru un navigator solitar şi obosit.

Traversarea zonei anticiclonului Benguela (aşa cred că se numeşte) a fost o perioadă de navigaţie înceată, dar dormeam bine şi după un somn sănătos mă trezeam înviorat, gata să mă apuc de treburi. Am curăţat soba de gătit, am şters podeaua din bucătărie şi am atârnat la aerisit toate prosoapele şi cârpele de şters vesela. Într-o zi mi-am oferit la cină o budincă cu melasă. Budinca era gata preparată într-o cutie de conserve; necesita doar 40 de minute de fierbere. Deşi cerea timp cam mult, m-am apucat totuşi să o prepar şi am mâncat-o toată, bine stropită cu sirop din zahăr nerafinat şi glucoză. Recunosc că nu toate felurile de mâncare erau totdeauna atât de bune. A doua zi, după orgia cu budincă, pe când mă pregăteam să cinez mai sobru, cu o bucată de pâine cu

gem şi când, tocmai îmi tăiam pâinea cu cuţitul, s-a pornit un vânt puternic însoţit de mare zgomot. Înainte de a ajunge la cocpit – „Gipsy Moth” avea velele mascate – am fost obligat să navighez în voltă şi să mă îndrept spre vest, până când am putut reveni la direcţia bună. Abia foarte târziu mi-am putut continua modesta cină.

Fără teama lipsei de apă şi de curent electric îmi continuam călătoria mai bine dispus, mai optimist. Chiar şi „Gipsy Moth” părea să fie în toane bune, căci după cea mai proastă săptămână de navigaţie din întreaga călătorie am tăiat paralela 40° S, apropiindu-mă de zona „Roaring Forties” care dacă nu mugea încă, începea totuşi să vuiască. Era timpul „s-o iau la stânga” şi să încep una dintre cele mai lungi căi de navigaţie din lume, cele 7.000 mile întinse spre est, pe drumul cliperelor. Şapte mii de mile neîntrerupte în linie dreaptă (loxodromă) nu se întâlnesc în toate colţurile globului.

6

Roaring Forties

După observaţiile făcute la soare la amiază, în ziua de 18 octombrie, am constatat că mă aflam la jumătatea drumului spre Australia; până în acel moment parcursesem 7 300 mile şi mai rămăseseră 6 570 mile până la Sydney. Vrând să sărbătorească parcă evenimentul, ca prin minune, vremea s-a schimbat şi din închisă, cu nori cenuşii, şi-a dezvelit azurul senin al cerului şi albastrul mai închis al mării, toate la fel de strălucitoare. Vremea senină nu m-a scutit de treburi. Aveam necazuri cu canistrelele velastraiului mare, care se desfăceau mereu provocând lăsarea în jos a acestei mari vele, aşa că a trebuit să le întăresc. Deoarece tocmai înainte de a se desface canistrelele pusesem aluatul la dospit pentru a face pâine, am fost obligat să întrerup lucrul, lăsând vela coborâtă şi să mă grăbesc să bag aluatul la cuptor, înainte de a se lăsa. După ce am pus pâinea la copt, am ieşit înapoi pe

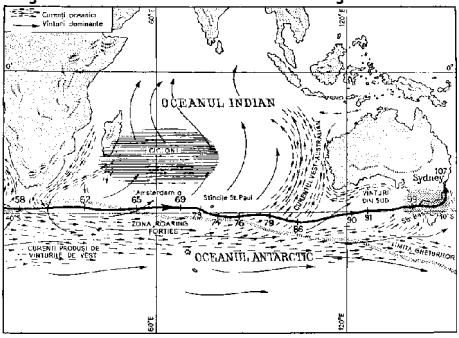
punte. Am schimbat velastraiul mare cu focul mare de 300 picioare şi am constatat că iahtul mergea mai bine. Vântul şi-a schimbat direcţia şi a trebuit să cobor velastraiul artimon pentru a naviga cât mai strâns în vânt. La coborârea velastraiului artimon am fost aproape ridicat de pe punte de fungă; este ciudat să constaţi cât de mare poate ajunge forţa vântului şi asta fără să-ţi dai seama.

În jurul navei zburau mii de prioni. Sunt păsări drăgălaşe, alb-argintii privite din jos şi alb-slab-cenuşii privite de deasupra. Se năpustesc ca săgeţile asupra valurilor, la fel ca rândunelele. N-am observat să prindă ceva, dar probabil că găsesc totuşi în apa mării cu ce să-şi astâmpere foamea. Nu păreau să-i intereseze „Gipsy Moth”, credeau poate că era şi ea tot o pasăre dar neînchipuit de înceată şi de greoaie. În timp ce mă luptam cu vela, se ivi o ceată de delfini care începu să se joace în jurul provei, dar la zgomotul produs de coborârea velastraiului artiimon au dispărut într-o clipă.

Când toate velele erau dispuse corespunzător, „Gipsy Moth” înainta admirabil, travers pe vânt. Era o după amiază însorită. În timpul serii navigaţia a fost plăcută, căci velele şi palanele erau ca adormite şi, pentru prima oară de mai multe zile, nu mai asurzeau cacofonia scârţâitului palanelor şi plesniturile velelor. Iahtul naviga, mândru parcă şi el de comportamentul lui, iar eu mă simţeam ca pe un cal bine dresat, gonind repede, fără să-i iasă sufletul.

Am strâns hărţile Atlanticului de sud şi le-am scos pe cele ale Oceanului Indian. Pe lângă numeroase hărţi obişnuite, mai aveam hărţile pilot ale Oficiului hidrografic al S.U.A., hărţile curente ale Oficiului meteorologic britanic şi hărţi gnomonice. Mărturisesc că era destul de emoţionantă trecerea de la un ocean la altul. Pentru un navigator pe iaht, un asemenea eveniment are loc rareori în cursul unei singure călătorii!

Eram în curs de a dubla Capul Bunei Speranţe, dar mult mai la sud şi vremea devenea tot mai furtunoasă. „*Roaring Forties** începeau să mugească cu adevărat, iar vânturile puternice se transformau brusc în furtună. Mă mai necăjeau durerile de la picior şi încă mă resimţeam din cauza lipsei de odihna. În noaptea de 19 – 20 octombrie, la ora 2 şi 30 m-a cuprins un somn zdravăn, pentru prima dată de multă vreme, dar după ora 4 şi 30 am fost trezit brusc. O avalanşă de apă se năpustise peste capătul cuşetei, de la un val ce trecuse peste bord, urmată fiind de o a doua şi a treia avalanşă. Era urmarea unei greşeli pe care o făcusem omiţând să pun capacul la tambuchi, dar reproşurile pe care mi le aduceam nu făceau eu nimic întâmplarea mai puţin dezagreabilă. M-am sculat imediat, şi punând repede ceva pe mine am couorât focul de furtună şi am întors nava ca să primească vânt chiar din pupă crezând că „Gipsy Moth” se va opri complet înainte ca vântul să înceapă să sufle sub arborii fără vele. Pe punte era o adevărată harababură: vântul sufla puternic şi se strânsese apă multă, fie adusă de valuri, fie din cauza ploii ce cădea zdravăn. La tot pasul trebuia să mă agăţ cu mâinile de câte ceva din cauza ruliului şi tangajului După ce am coborât vela am simţit că mă cuprinde răul de mare; m-am dus repede în cabină ca să mă culc din nou şi mai ales încercând să adorm din nou. N-a fost chip. Abia apucasem să mă dezbrac de hainele de lucru că „Gipsy Moth” şi-a schimbat direcţia. A trebuit



De la Capul Bunei Speranţe la Sydney să mă îmbrac la iuţeală şi să ies cât mai repede pe punte. „Gipsy Moth” se întorsese şi aşezându-se între valuri refuza să mai asculte de cârmă şi să ia alt cap. Am observat că paleta dispozitivului automat era deplasată şi că nu mai acţiona asupra cârmei. Cu speranţa de a aduce pupa în vânt am hotărât să las la apă ancora plutitoare la pupă. Am executat operaţia după ce am pregătit mai întâi o cheie de lanţ, un tambur de lanţ, o bucată de frânghie şi ancora plutitoare de la postul din provă. N-am avut succes; iahtul nu era în stare să transmită ancorei plutitoare forţa de a întoarce pupa.

Cu arborii fără vele, în furtună, „Gipsy Moth” nu avea altceva de făcut decât să stea nemişcată, cu velele strânse şi cu echea îndreptată spre bordul de sub vânt, travers pe vânt şi între valuri. După cele întâmplate eram convins că, având arborii fără vele, nava nu putea fi adusă în situaţia de a naviga cu vânt din pupă pe un anumit traseu. Fără un foc de furtună pe straiul arborelui trinchet, cârma nu o putea orienta. Era o întâmplare foarte neplăcută pentru că pe timp de furtună, navigând cu vânt din pupă, ar fi atins viteza maximă de 8 noduri. Nu mi-aş fi închipuit vreodată că se putea întâmplă aşa ceva! Cu arborii fără vele „Gipsy Moth III” se guverna uşor cu vânt din pupă, sau chiar dintr-o coastă; la fel, iahtul „Figaro”, construit după planuri americane, se guvernase foarte uşor când am străbătut cu el, într-o noapte Canalul Mânecii, cu arborii fără vele, pe timp de furtună puternică.

Situaţia era destul de grea. Vântul sufla cu 55 noduri şi iahtul era aruncat dintr-o direcţie, într-alta. Apa continua să năvălească prin bocaportul cabinei de fiecare dată când un val trecea peste punte. Sextantul, pe care din motive de siguranţă îl depozitasem în cuşeta din cabină – şi din fericire în cutia sa – I-am găsit răsturnat pe podea. Pe când mă aflam în cocpit a trecut un val peste mine, fără

să mă lovească prea tare, poate din cauză că stăteam pe loc. Apa era surprinzător de caldă, în schimb aerul era rece şi tăios din cauza grindinei.

Paleta dispozitivului de cârmă automată s-a defectat. Se tăiase bolţul şi suportul care o fixau de arborele sau axul său vertical şi am avut mare noroc că n-a fost smulsă. Nu puteam să o repar pe vânt puternic şi mare agitată, aşa că nu-mi rămânea decât să o amarez provizoriu.

Furtuna a ţinut toată ziua. Din când în când, vântul părea să se mai liniştească şi profitam de aşa-zisa acalmie ca să văd dacă puteam începe să mă ocup de dispozitivul cârmei automate. Într-un asemenea răstimp mai liniştit am izbutit să demontez safranul dispozitivului şi să-i transport în interior, ca să nu mai fie izbit cu atâta putere de valuri. M-am mirat că paleta nu zburase în aer. Dar aşa cum se-ntâmplă după perioadele de acalmie, vântul s-a înteţit din nou şiui-am reuşit să încep reparaţia. Ancora plutitoare lăsa în urma ei o dâră albă de spumă, stârnind uimirea păsărilor marine. Urmărindu-le zborul în vântul puternic, conturând parcă pantele valurilor, am mai uitat de necazuri. La ora trei după amiază păsările nu mai aveau însă cu ce să se distreze pentru că s-a rupt parâma şi ancora plutitoare a dispărut în valuri.

Un val puternic a izbit iahtul şi I-a rotit ducându-l cu capul spre nord-vest. Ca să-i readuc la direcţia de mai-nainte ar fi trebuit să ridic o velă, dar operaţia era prea grea. M-am consolat cu gândul că nu avea importanţă în ce direcţie îşi avea nava capul, căci aruncată fiind când într-o parte, când într-alta, era greu de spus dacă ea înainta cu adevărat.

Prins de treburi şi de griji n-am băgat în gură nimic timp de 24 de ore şi nu-mi era foame de loc. Am notat grăbit în jurnalul de bord: „Simt un fel de – greaţă care îmi taie pofta de mâncare. Nu a fost o zi dintre cele mai fericite, dar putea fi mai rău. Afară e foarte frig”.

La căderea nopţii am reuşit să pun iahtul în mişcare. În sfârşit, vântul s-a calmat atât cât să am timpul ca să pot ridica micul foc de furtună şi să pun nava în pană. Am improvizat o reparaţie a dispozitivului automat cu ajutorul unui cablu, dar aparatul tot nu lucra iar safranul era încă pe punte. Am amarat echea astfel ca să profit de tendinţa navei de a se menţine travers, şi am lăsat toate lucrurile baltă până a doua zi dimineaţa. Condiţiile de navigaţie erau încă destul de grele, dar cel puţin avansam. Valurile erau impresionante şi simţinau-le destul de aproape pe când lucram pe punte aveam impresia că va trebui să fac eforturi desperate ca să le pot rezista. Când un asemenea monstru se năpustea cu furie credeam că mă va înghiţi cu iaht cu tot. Dar de fiecare dată „Gipsy Moth" reuşea să se ridice din nou. Unele valuri care izbeau cu răutate în iaht, le-am botezat „ciocane". Cred că erau cele care se formau cam la 25 yarzi distanţă de navă. Unele păreau să fie înalte de 100 picioare dar cred că în general atingeau 40. Se jucau cu iahtul rotindu-l şi zvârlindu-l de colo, colo. Am meşterit la drma automată şi când am coborât în cabină, am constatat că aveam capul cu 40° faţă de direcţia urmată, astfel că a trebuit să merg din nou să reglez dispozitivul. Am a: uns la concluzia că pe astfel de valuri mari, care roteau nava cu un unghi de 45 – 60°, dispozitivul de ciurma automată nu reuşea să acţioneze.

Dar iată că s-a ivit şi al treilea cusur al navei: nu reuşea să menţină capul când se afla pe creasta unui val; se rotea brusc şi cădea travers pe vânt şi între valuri. Câteodată ciurma automată reuşea s-o readucă la capul normal, dar deseori, când paleta era răsucită la 60° faţă de un vânt cu intensitatea de furtună, presiunea pe paletă era prea mare. Dacă cuplajul de siguranţă n-ar ceda, paleta s-ar rupe. A cădea travers pe vânt era primejdia cea mai de temut a cliperelor. Pivotând travers pe puternicele furtuni obişnuite în apele antarctice, ele îşi plecau catargele şi

dacă velele intrau în apă, de cele mai multe ori naufragiau. Pentru „Gipsy Moth” pericolul de naufragiere nu era tot atât de mare ca pentru clipere, căci nava putea supravieţui unei lovituri de valuri care ar fi fost fatală unui cliper; dar în schimb ambardeele erau serios dăunătoare pentru dispozitivul de cârmă automată. Nu le puteam evita decât reducând suprafaţa velelor, ceea ce nu era necesar în mările nordice. Aceasta era o piedică importantă în calea planurilor mele, căci speram să realizez performanţe de lungă durată datorate vânturilor din vest, în călătoria spre sud. Înaintea plecării sperasem că o navă lungă, uşoară, aşa cum era „Gipsy Moth” va realiza performanţe de câte 250 mile în fiecare zi. Nu sunt constructor şi poate că opinia mea în această privinţă nu putea să aibă o prea mare greutate, dar aveam o lungă experienţă de navigator. După mine tendinţa navei de a se roti brusc era datorată etravei prea scurte şi insuficientei aderenţe la apă, la care se adăuga şi lipsa de stabilitate a carenei, ceea ce necesita pentru acţionarea cârmei, o sarcină excesivă pe eche.

În multe locuri am constatat infiltraţii de apă; am întocmit o listă a acestora:

— La suportul gheretei, peste chiuveta de spălat vesela;

— La suportul gheretei, peste primus;

— La îmbinarea gheretei în jurul primusului; curge foarte rău;

— La suportul aflat deasupra capătului cuşetei de cart;

— De ambele părţi ale bocaportului (după cum se înclină nava) apa pătrunde în cabină;

— Pe la toate şuruburile care fixează capacul tambuchiului;

— La partea de jos a cuşetei de cart, sub marginea dinspre afara bordului, a scaunului din cocpit;

— De la punte, lângă capătul cuşetei aflate în cabină,

spre babord;

— La dulapul de la prova tribord; roate lucrurile din interior sunt umede;

— Robinetul de fund din toaletă;

— Ambele ventilaţii, când sunt închise.

Mă forţam să mănânc ceva ca să-mi menţin rezistenţa, aşa că am ronţăit câţiva biscuiţi cu mentă. N-am fost prea fericit inspirat, căci muşcând dintr-un biscuit mi-am rupt un dinte de la jumătate. Noroc că n-am înghiţit bucata ruptă odată cu biscuitul; am păstrat-o în speranţa că-mi voi repara dintele. Nigel Forbes, dentistul meu, mi-a dat înainte de plecare un ciment pentru reparaţii dentare, aşa că sosise momentul să-i folosesc. Dar n-am putut să mă apuc imediat de dentistică, pentru că marea era încă prea agitată. Am curăţat şi răzuit bucata de dinte după instrucţiuni şi am pus-o cu grijă într-un pacheţel în aşteptarea unei şedinţe de lucru în scaunul dentar cu autoservire de pe „Gipsy Moth”. Mi-am preparat o ceaşcă de ceai şi m-am culcat.

În timpul nopţii m-am sculat de două sau trei ori pentru a controla transmisiile echei. Voiam să încerc menţinerea capului la 90° faţă de vânt, fără să schimb vela de la un bord la altul. Bătea un vânt al dracului de puternic, totuşi, de bine, de rău, am fost în stare să trag un pui de somn. Pe la şase dimineaţa „Gipsy Moth” s-a pus în pană şi a început un ruliu nebunesc. Am constatat că aveam capul spre vest-nord-vest. Era frig şi vreme posomorâtă totuşi am început să repar cârma automată; nu mai funcţiona aproape de loc. Am pierdut o oră cu îmbrăcatul, preparatul ceaiului, adunarea sculelor şi tot învârtindu-mă de colo, colo până ce m-am apucat de lucru. Ruliul era îngrozitor şi mă simţeam slăbănog ca un şoarece pe jumătate mort de foame. Două ore mai târziu, notam în jurnalul de bord:

„9 h 9. În sfârşit s-a făcut. Am reparat paleta, am

lăsat la apă safranul dispozitivului care a preluat comanda navei; sunt ridicate vela artimon şi velastraiul trinchet. Vântul a slăbit şi ar trebui să ridic mai multă velatură, dar am declarat grevă pentru că am de gând să-mi prepar mai întâi un ceai. După o furtună de 40 – 50 noduri valurile se îngrămădesc îngrozitor şi nu este o plăcere să repari paleta automatului stând agăţat de capătul navei. Sunt bucuros că am scăpat doar cu atâta. Iată, şi cafeaua este gata”.

În acea zi am putut să comunic destul de bine prin radio cu Cape Town ceea ce mi-a dat o mai bună dispoziţie. În toată această parte a călătoriei m-au plictisit nespus condiţiile grele în care am stabilit legăturile radio, iar când puteam comunica un mesaj ziarelor cărora le eram îndatorat pentru ajutorul dat ca să pot întreprinde călătoria, eram foarte bucuros. Eram tare amărât când nu izbuteam să stabilesc legătura cu staţiile de radio, căci detest să nu-mi pot ţine promisiunile. Când reuşeam să stabilesc o legătură în condiţii necorespunzătoare o terminam istovit. Pentru o telegramă de 250 de cuvinte îmi trebuiau o oră şi douăzeci de minute la capătul cărora abia îmi trăgeam sufletul.

Navigaţia decurgea ceva mai bine; am recăpătat pofta de mâncare şi la 22 octombrie notam în jurnal următoarele:

„Un mic dejun straşnic:! O ceaşcă de cacao fierbinte cu zahăr, banane deshidratate, un fel de clătită cu ceapă (cu pretenţia de a înlocui omleta din praf de ouă!), pâine integrală de casă, prăjită, cu marmeladă de lămâi, o ceaşcă de cafea”.

Am pierdut o oră încercând să repar dintele rupt cu cimentul pe care mi I-a dat dentistul meu la plecare. Am reuşit să cimentez bucata ruptă, dar în cursul operaţiei am cimentat şi o bucăţică din tamponul de vată pe care-l pusesem în gură pentru a ţine limba îndepărtată de dinte.

Am lăsat acolo şi restul de vată, fiindu-mi frică să o scot, ca să nu iasă odată cu bucata de dinte pe care abia reuşisem s-o lipesc.

Am găsit pe punte un splendid calmar lung de şase inches. Avea o culoare plăcută, pestriţă ca o carapace de broască ţestoasă, cu totul diferită de cea ştearsă, a calmarilor întâlniţi mai înainte. Părea tocmai bun pentru o ciorbă, dar n-am avut curajul să-i mănânc.

Îmi petreceam mult timp observând cu mult interes comportamentul păsărilor. Pironii dădeau târcoale nebuneşti iahtului. Părea că le place să zboare la adăpostul contra vântului format de vele şi cred că îi intriga turbionul neaşteptat provocat de vele. Le-am aruncat câteva boabe de grâu, dar nu i-au interesat. În timp ce goleam găleata de resturile de la bucătărie, am lovit-o cu zgomot de parapet; cât ai clipi s-au adunat în jurul navei o mulţime de *Cape bens* (petreli albi ce scot ţipete ascuţite), năpustindu-se asupra resturilor de mâncare. De câte ori se repeta scena, îmi spuneam că faţă de cantităţile uriaşe de deşeuri aruncate de pe un transatlantic, resturile de legume zvârlite de mine măsurau cam cât o lingură, căci îmi drămuiam proviziile cu grijă; probabil că meschinăria mea îi dezgusta pe petreli.

Tot în aceste zile am început să întâlnesc albatroşi adevăraţi deosebiţi de păsările asemănătoare văzute până atunci; poate că-i mai întâlnisem şi până atunci dar erau, probabil, pui de talie mică în comparaţie cu exemplarele mari de acum, păsări splendide ce se avântau în zbor cu o deschidere a aripilor de cel puţin opt picioare. Din păcate, dintele reparat n-a ţinut de loc. S-a dezlipit în timpul cinei, când am încercat să muşc ceva. Poate că de vină era bucăţica de vată rămasă în ciment. Am repetat operaţia de asta dată fără vata, dar n-am avut mai mult succes. Până la sfârşit m-am mulţumit să netezesc marginile neregulate ale restului de dinte rămas în maxilar.

Aşteptasem cu teamă să pătrund în zona „Roaring Forties”. Temerile s-au adeverit? Nu este prea mare frecvenţă de iahturi şi în prezent doar puţine nave, de toate felurile, mai trec pe aici, căci de la deschiderea Canalului Suez vapoarele au o rută spre Australia cu totul diferită. După cele citite în jurnalele de bord. ale cliperelor rămăsesem cu impresia că acolo bântuie un vânt puternic ce suflă în permanenţă împingând navele zi de zi spre est. Dar realitatea era cu totul alta. Cliperele au realizat, e adevărat, performanţe memorabile, dar au trăit şi zile (chiar săptămâni) de dezamăgiri exasperante. Apoi, din jurnalele de bord ale unor nave mari – se pot trage concluzii cu totul greşite în privinţa comportării lor în apele oceanului, căci velierele, ca de pildă „Cutty Sarkft, „Termopyle” şi altele de aceeaşi categorie erau enorme în comparaţie cu „Gipisy Moth”. Un vânt foarte puternic, care pe mine, navigator solitar, mă forţa să stau cu velele strânse, în voia lui şi a valurilor, pentru navele mari era o briză tocmai bună pentru navigaţie. Aveam destulă experienţă în navigaţia solitară pe nave mici pentru a-mi putea face o idee justă despre aceste realizări, dar de cele mai multe ori concluziile raţionale nu se prea împacă cu realitatea trăită. Din cele citite şi studiate de mine despre călătoriile cliperelor, în primul rând mă aşteptam ca în zona *Roaring Forties* vremea să fie mai ales *constanta*. În realitate acolo vântul a fost mai tot timpul capricios, cu o singură deosebire, de loc favorabilă mie şi anume, dintre joaca nebunatică a unui pisoi şi zbenguiala unui pui de tigru. Greenurile nu alternau domol ca schimbările de viteză la un autoturism – de la 20 la 25 – 30 mile/oră; semănau mai repede cu schimbările de viteză dintr-o înverşunată cursă automobilistică în care bolizii trec aproape brusc de la 20 la 90 – 110 mile/oră. M-am împăcat greu cu solitudinea acestei puiştii părţi de lume pentru care nu găsesc cuvinte să o descriu. În Atlanticul de nord,

deşi la fel de violent, chiar înspăimântător, uneori simţi un fel de ambianţă spirituală ca şi cum prezenţa celor ce au navigat şi au pierit pe acele meleaguri ar mai dăinui încă. Aici, în apele antarctice domneşte un imens pustiu în care te simţi la distanţe cosmice faţă de restul lumii.

Duminică, 26 octombrie, pe când pregăteam micul dejun am avut o întâmplare destul de neplăcută. Înainte de plecarea din Anglia, Sheila Scott îmi dăruise un ursuleţ de jucărie care stătea cocoţat pe o stinghie lângă postul de radio. Cădea mereu de la locul lui şi în dimineaţa aceea, ca de multe ori altă dată, m-am plecat să-i ridic. Cu ursuleţul într-o mână încercam să străbat cabina agăţându-mă din loc în loc cu mâna cealaltă, când o ambardee violentă m-a surprins nesprijinit lovindu-mă zdravăn de masă. Când mi-am revenit, coastele de sub braţul drept mă dureau foarte tare. Am crezut că mi-am rupt câteva, dar la pipăit n-am simţit nimic în neregulă. Mi-a venit în minte atunci o veche învăţătură marinărească care spune că: *niciodată să nu te mişti în cabină fără să te ţii agăţat cu mâna*, *sau cel puţin să te fi asigurat de următorul punct de sprijin*, *astfel ca să-i poţi apuca imediat*, *în cazul unei ambardee*. Când un val lovea nava dintr-un bord aceasta intra în ambardee cu violenţă. Durerile din coastă au mai cedat şi m-am consolat cu gândul că puteam să mă lovesc mai grav; totodată accidentul a avut darul să-mi mai reamintească unele reguli în legătură cu viaţa la bord.

După accident am luat micul dejun, apoi am ieşit pe punte pentru a înlocui vela de capă cu vela mare. Vântul avea tendinţa să se liniştească şi mi-am dat seama că trebuia să ridic vela mare cu care nu mă prea împăcăm căutând să o folosesc cât mai puţin posibil, în primul rând, manevrarea ei necesita multă forţă fizică şi apoi trebuia să alerg de colo până colo, de la arbore la cocpit, cam de şaise ori în timpul unei ridicări. Ca să ridic vela începeam prin a slăbi şarturile; apoi modificam reglajul cârmei

automate pentru a orienta capul mai în vânt şi în acelaşi timp ca partea de sus a velei să nu lovească straiul de la pupă. În timp ce vela era ridicată, mai făceam câteva curse pentru a fila scota; după aceea, pataraţina straiului inferior trebuia slăbită şi legată la un alt strai. Iată de ce evitam să folosesc vela mare. E drept, suprafaţa ei dublă faţă de cea a velei de capă, acţiona mult mai puternic, şi după ce o ridicam şi o aranjam, era mai eficace. În plus, era vela folosită pentru colectarea apei de ploaie, de care aveam atâta nevoie, rezervoarele fiind aproape golite. Dar omul ştie să se adapteze la orice situaţie aşa încât înainte de sfârşitul călătoriei pusesem la punct o metodă de a ridica vela mare fără nicio dificultate chiar la un vânt de tăria 6 şi navigând cu vânt din pupă.

În seara aceea am avut un accident stupid la greement. Şartul de la tribord era slăbit din vinci şi legat de un alt sart, astfel ca vela mare să nu se frece de cablu. Treptat, legătura s-a deplasat în sus, între cele două şarturi, ajungând aproape de cruceta inferioară. Ca urmare, atunci când a fost necesar n-am mai putut întinde şartul cu vinciul. Timp de o jumătate de oră am încercat să cobor legătura cu ajutorul unei căngi, dar n-am reuşit. Apoi s-a întunecat şi am hotărât să amân operaţia pentru a doua zi, pe lumină, când aveam intenţia să mă caţăr pe arbore ca să desfac legătura. Mă îngrijora însă siguranţa arborelui, cu şartul neîntins; noaptea la 1 h 30 am ieşit pe punte şi am aprins reflectorul fixat pe arbore. Acesta părea să nu fi suferit niciun accident dar n-am îndrăznit să strâng mai mult vântul, aşa cum aş fi dorit. La 5 h 30 am ieşit pe punte pentru a pune în regulă şartul şi am mai încercat o dată să-i desfac, înainte de a mă căţăra pe arbore. La cel mai lung baston de pavilion (5 picioare şi 6 inches) am fixat un cuţit de sculptat lemn, lung de un picior. Cuţitul avea o lamă ascuţită, îngustă. îl luam cu mine la bordul diverselor mele nave de cel puţin zece ani dar abia acum îl

foloseam pentru prima dată. Stând în picioare pe ghiul velei mari ajungeam tocmai la legătura de nailon dintre cele două şarturi. Am început s-o tai cu cuţitul şi după oarecare efort, am reuşit.

În timp ce lucram la sart, „Gipsy Moth" galopa pe o mare verde-cenuşie. Înclinarea era destul de neplăcută, dar am lăsat vela mare ridicată, sperând că vântul îşi va schimba direcţia şi va da navei o alură mai bună, aşa că am coborât în cabină ca să trag un pui de somn. Socoteala mea a fost greşită; în loc să-şi schimbe direcţia, a început să sufle din provă şi curând „Gipsy Moth" strângea vântul dintr-o rafală de sud-est. Am muncit din greu ca să readuc vela mare în poziţie mai bună şi m-am considerat ghinionist căci după hărţile-pilot din S.U.A., în această zonă a oceanului vântul de sud-est suflă foarte rar. Notam în jurnalul de bord: „Ce ghinion să ai de-a face cu vânt din est, în zona *Roaring Forties* în următoarele 24 de ore vântul a continuat să fie potrivnic, cu intervale de adieri slabe (1° Beaufort), favorabile, dar niciodată de calm complet. Am tot ridicat şi coborât velele, căutând mereu să le reglez astfel ca să exploatez la maxim posibilităţile iahtului, până când am căzut frânt de oboseală şi de somn. În fine, în dimineaţa de 25 octombrie vântul a reînceput să sufle din vest şi în acelaşi timp să devină mai puternic. Am trecut din nou printr-o mare primejdie. Cred că tot eu sunt de vină pentru că n-am reuşit să mă agăţ la timp de ceva ca să mă susţin; poate că din cauza oboselii nu eram în cea mai bună formă pentru a face faţă unei împrejurări neprevăzute. Pe când încercam să mănânc ceva, de dimineaţă, a izbucnit un gren teribil de puternic. Mi-am luat la repezeală haina vătuită şi am alergat în cocpit, încălţat doar cu papuci, pentru a pune nava la capă. Din cauză că aveam atât de multe vele ridicate, nu reuşeam să acţionez echea nici chiar cu ajutorul parâmelor, după ce am deconectat paleta. Mai târziu, mi-am dat seama care

era greşeala; deconectasem paleta dispozitivului automat dar trebuia în acelaşi timp să deconectez şi transmisiile care leagă cârma automată cu echea. împingeam echea împotriva enormei rezistenţe a safranului blocat al cârmei automate. Am dublat eforturile şi deodată cârma a răspuns. Înainte de a putea controla efectul manevrei, „Gipsy Moth” s-a pus în pană.

S-a auzit o pârâitură: ghiul fiind forţat, şuşta a smuls un ponţii de la punte. Deplasându-se, glisiera scotei velei mari a trecut ca glonţul prin şina respectivă, rupând opritoarea înşurubată la capătul şinei; ţinând două părţi din scotă glisiera a ieşit din şină.

Am fost obligat să pun din nou în pană, căci velele arborelui trinchet erau de celălalt bord. Nu am observat că atunci când ghiul a trecut prima dată la tribord, balansina care lega arborele de capătul ghiului se agăţase de cruceta superioară; este de mirare că acea crucetă nu s-a smuls când am pus din nou în pană şi meritul a fost al greementului şi al lemnului din care era construită arborada. Tot timpul am stat în papuci, cu capul descoperit, fără centură de siguranţă. Noroc că depozitasem o centură de siguranţă în chesonul din peretele cocpitului. M-am muncit ca să-mi pun centura, mi-am scos papucii şi i-am aruncat jos în cabină, pentru a-i feri de umezeală. De altfel, încălţat cu papucii nici nu puteam ieşi din cocpit, căci neavând talpă antiderapantă eram în pericol să alunec.

Îndată ce am amarat echea, deci aveam suficientă vreme înainte ca nava să execute o voltă sau să vireze de bord din proprie iniţiativă, am traversat puntea până la provă, în picioarele goale. Am coborât vela mare lăsând cea mai mare parte a ei (baza) să intre în apă; ghiul era acum travers pe navă. Apoi am coborât velastraiul mare şi focul, de fiecare dată legând funga după ce am desfăcut-o de partea superioară a velei; mă feream acum de fungi

care să fluture în jurul crucetelor! Am lăsat velele îngrămădite, târându-se parţial în apă. Părăsind cocpitul, am filat funga velei artimon, sperând că aceasta va coborî de la sine. Dar nu s-a întâmplat cum speram, ba chiar vela s-a sfâşiat. Mi-am spus: „Atâta pagubă! Noroc că n-a fost mai rău”.

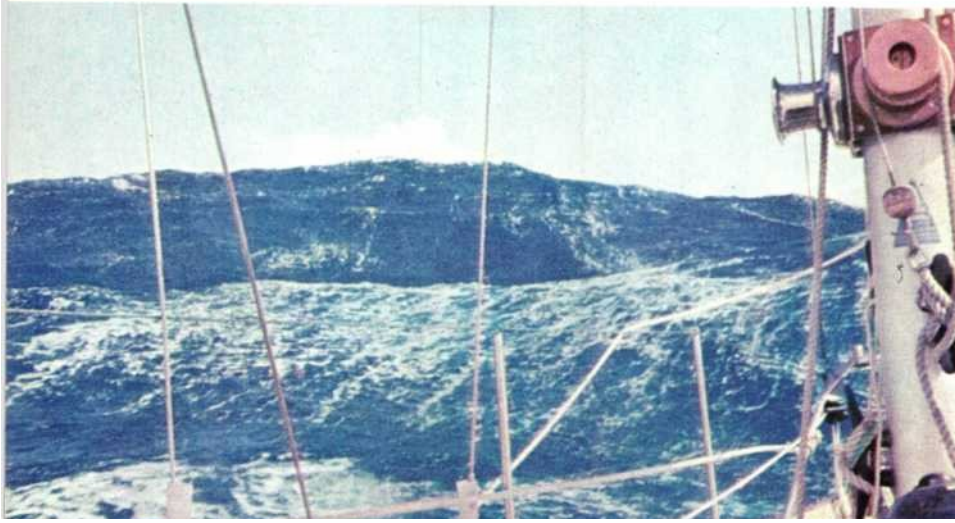
Întorcându-mă la ghiul velei mari am observat că balansina se agăţase de partea de vânt a crucetei. Mai întâi am înfăşurat şi legat vela în trei locuri pentru a-i reduce suprafaţa – sufla un vânt de cel puţin 45 noduri – apoi am adus ghiul în axul navei, trăgând de gaiul de vânt. Cum am reuşit să prind capătul ghiului, am desfăcut balansina şi am lăsat ghiul pe punte, amărându-l. Apoi am ridicat focul de furtună şi am cuplat cârma automată, îndată ce „Gipsy Moth* şi-a reluat mersul. M-am grăbit să procedez astfel de teamă ca nu cumva cârma automată să se deterioreze când „Gipsy Moth” cădea travers şi valurile o loveau cu violenţă, zguduind întreaga navă cu un zgomot înfiorător.

În asemenea momente critice, curios, gândurile îţi sunt detaşate de la lucrurile principale. În timpul punerii în pană şi a necazurilor ce au urmat, grija mea principală a fost să nu mi se smulgă ochelarii, nefiind protejaţi de viziera şepcii. În dimineaţa aceea proiectasem să fac o baie generală; m-am gândit că cel puţin picioarele şi-au luat un avans în această privinţă în timpul nopţii, cât am stat cu ele goale pe punte.

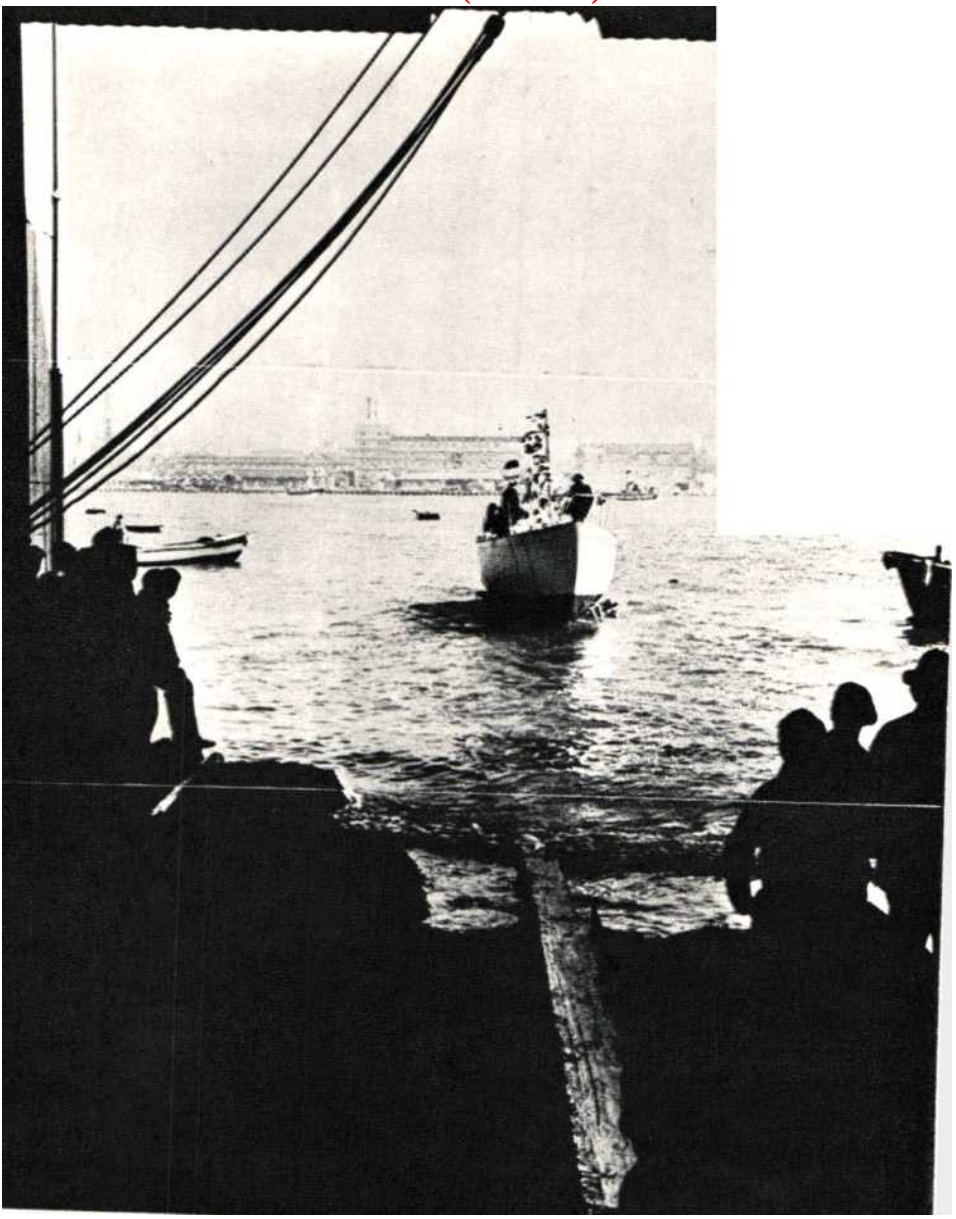

142

Gipsy Moth IV” (fotografie realizată de Colin Ryrie, de la ziarul „Sydney Telegraph



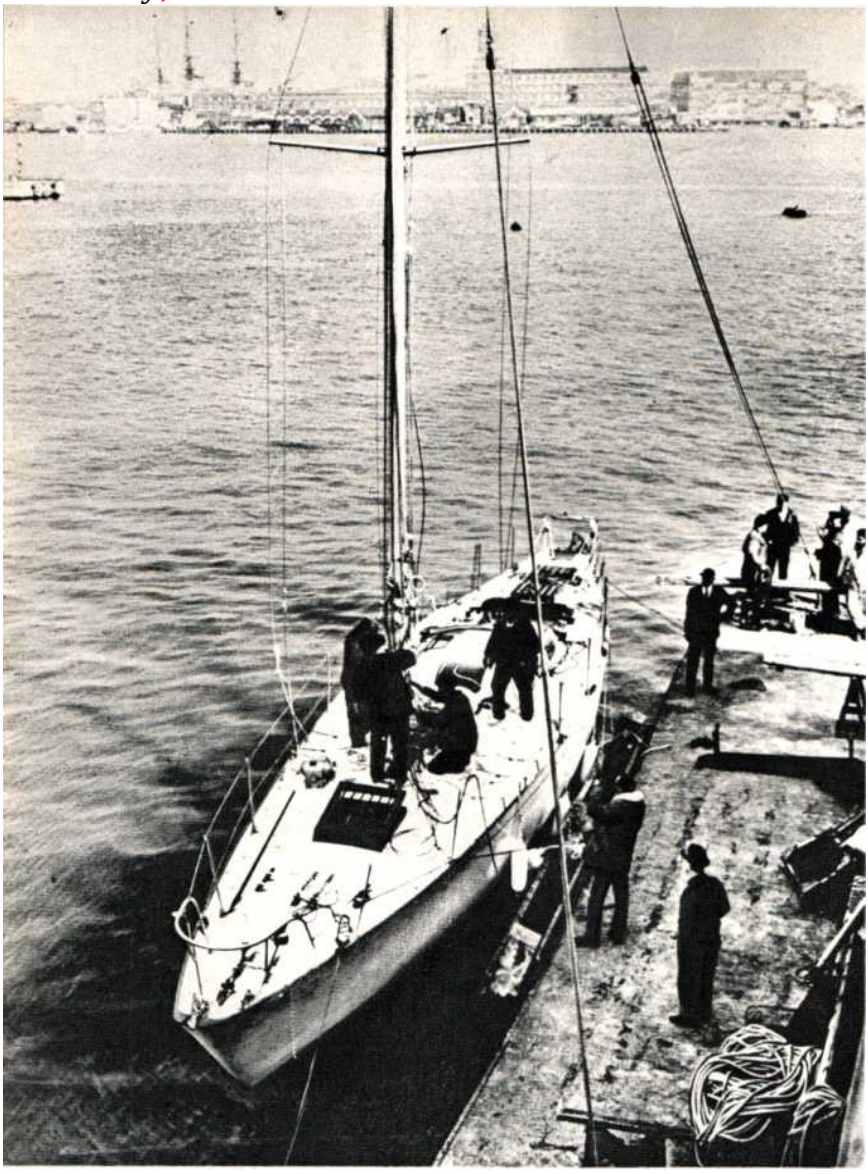


Trei peşti zburători au căzut pe punte (autorul)
Instantaneu luat din cabină (autorul)

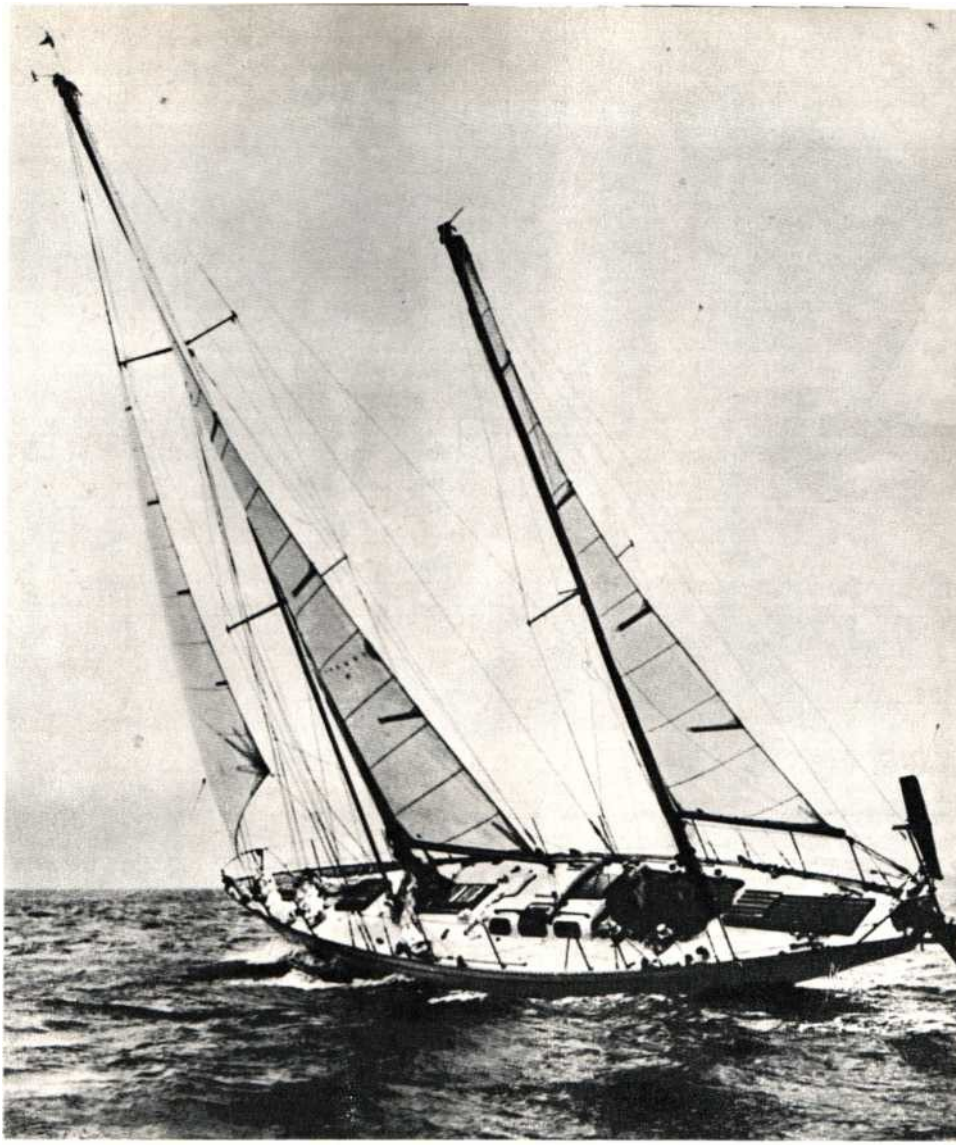


Lansarea navei «Gipsy Moth IV», martie 1966 (foto

Etleen Ratnsey)



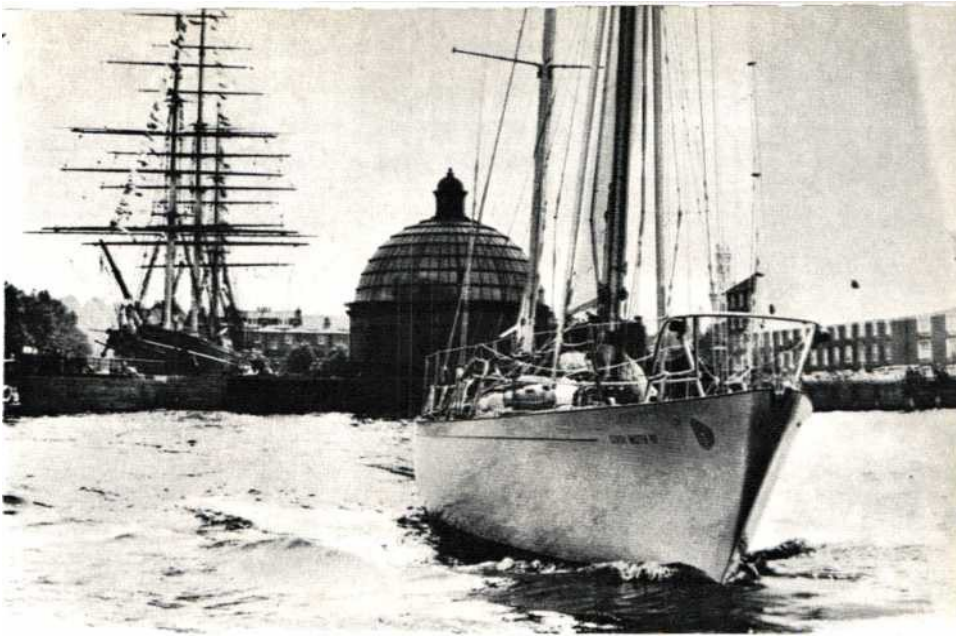
Fixarea catargului ffoto *Eileen Ramsey*)



Probo în Canalul Solent înainte de re – alas tare (*fotohile en Ramify*



robe în Canalul Solent înainte de rebalastare (foto *Chris Smith*, de la «The Sun)



Gipsy Moth IV» trece prin faţa velierului Cutty Sark» (foto *Chris Smith*, de la «The Sun)

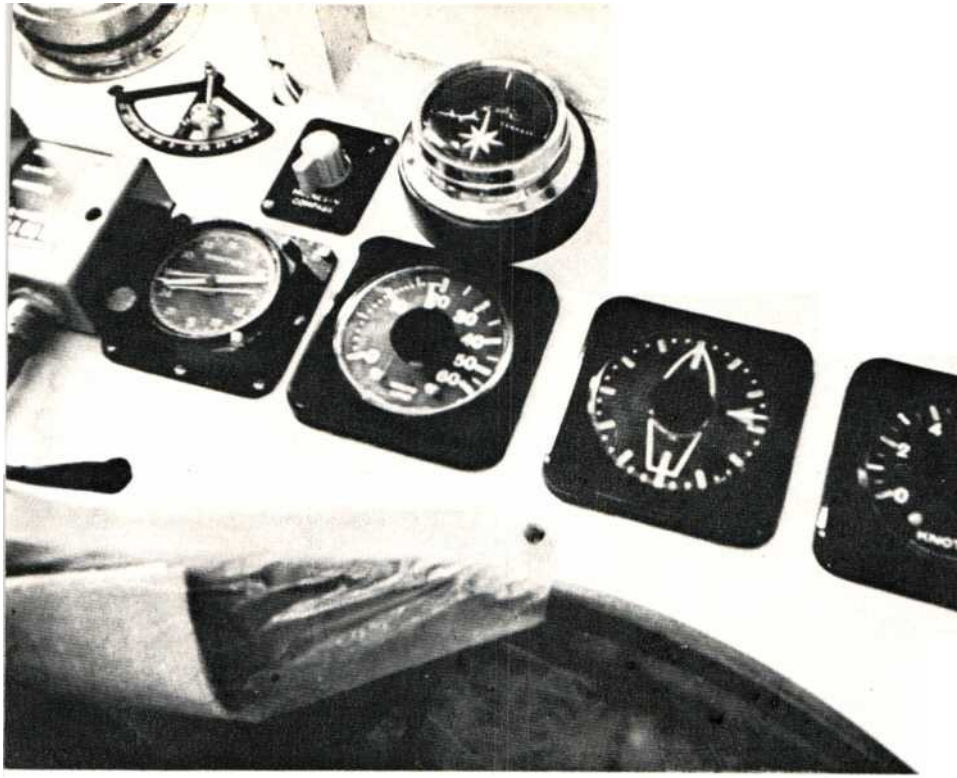
Plecarea de la Plymouth, 27 august 1966 fpublicată în «The People

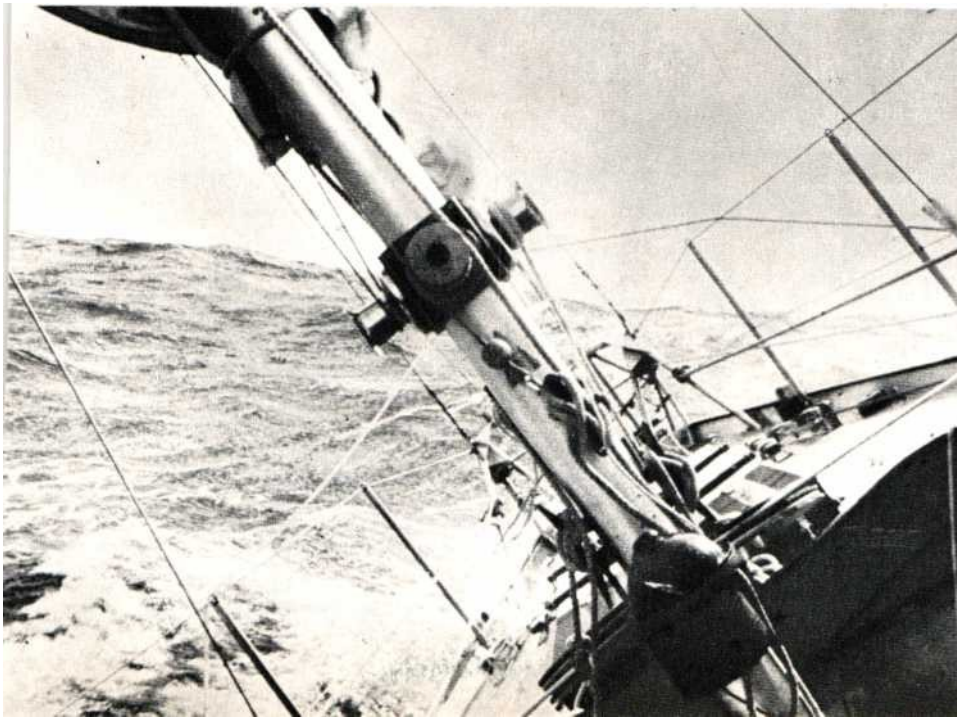




N, ovigând prin Canalul Mânecii («Sunday Times**;

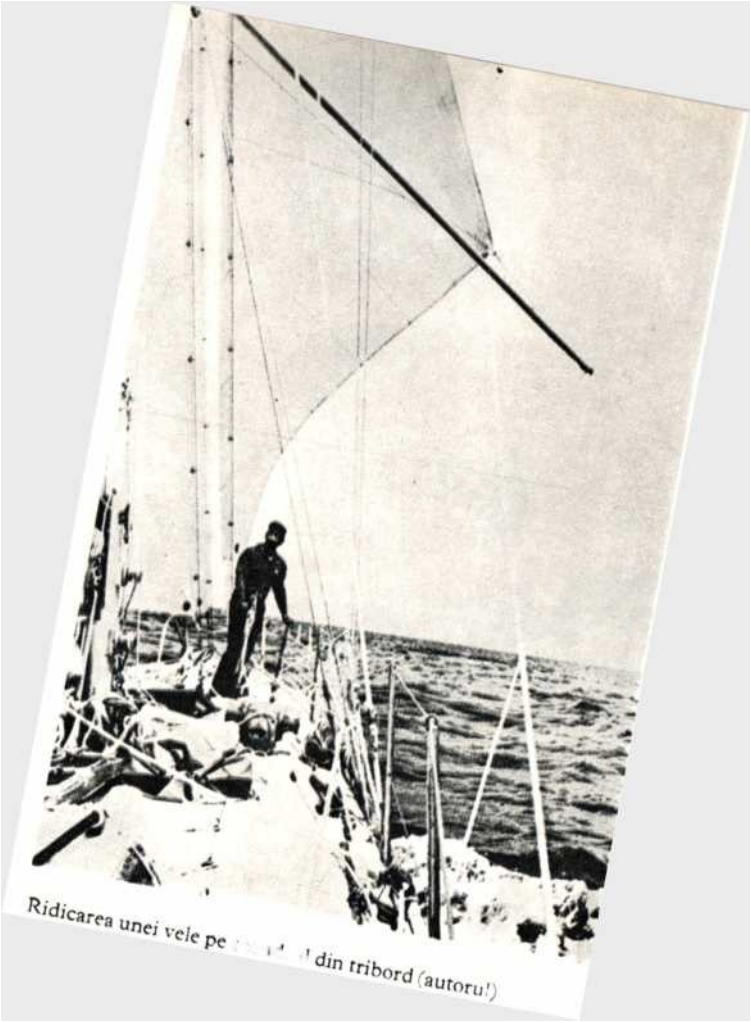
Panoul cu aparate văzut de pe cuşeta de veghe (autorul) înclinat cu 35? iahtul înaintează cu 7 noduri şi jumătate (autorul)





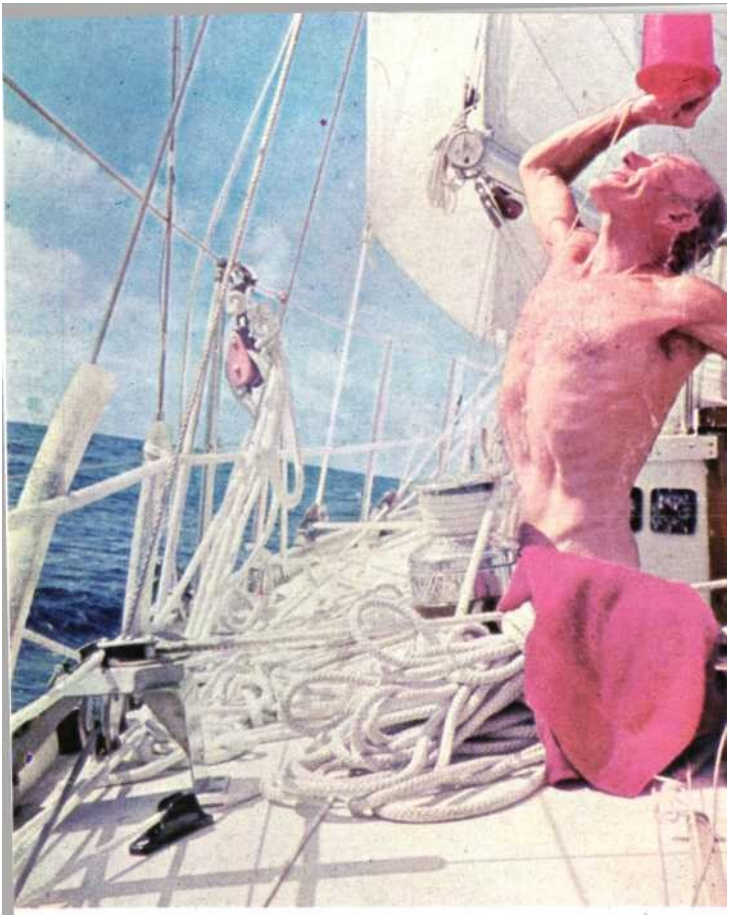


L-n pahar cu bere („The Sundav Times

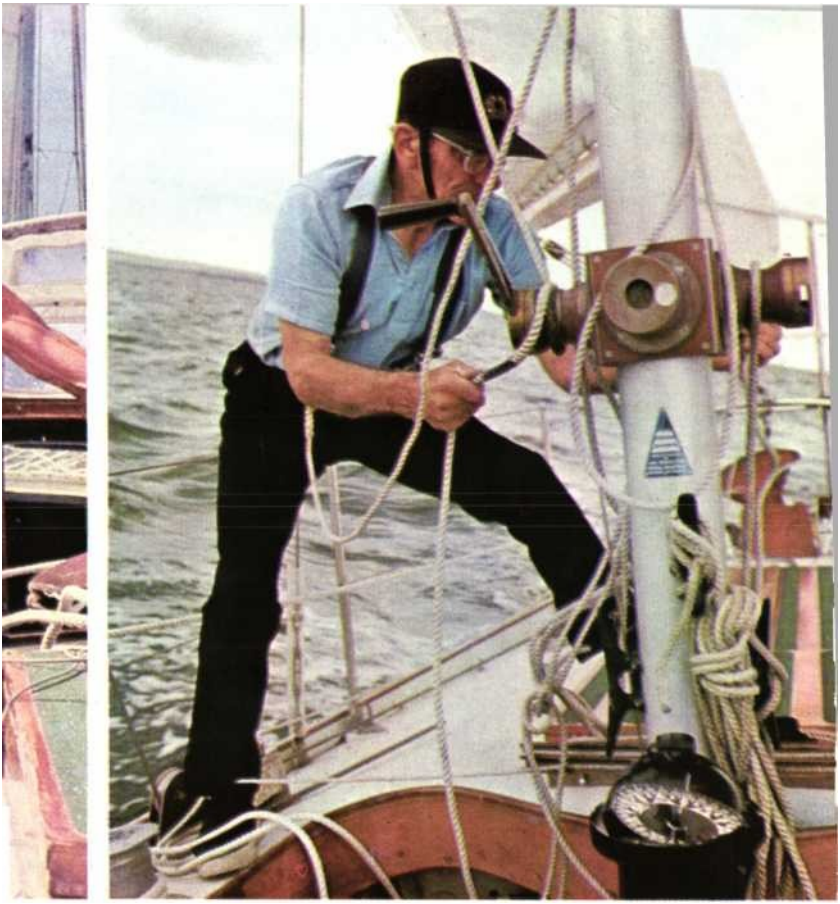


Ridicarea unei vele pe [illegible] din tribord (autoru!)

Scondrui



Spălatul pe navă (autorul)



Reglarea velelor (autoruH



În cală seacă la Sydney („Sunday Times”)

La un pas de catastrofa

Acum înţeleg de ce aceasta parte pustie a oceanului se numeşte „Roaring Forties”: din cauza zgomotului pe care vântul îl face în greementul navelor. Nu e propriu-zis un muget, dar nu ştiu cum i s-ar putea spune altfel; este un zgomot puternic, covârşitor, care nu se întâlneşte decât între aceste latitudini. Pe vremea cliperelor, cu pădurea lor de arbori şi greemente, probabil că zgomotul era înfiorător.

Simţământul de izolare continua. Oceanul Indian de sud nu seamănă cu celelalte mări pe care le-am mai străbătut. Este greu de zugrăvit în cuvinte cum arătau apele antarctice în acele luni de primăvară. Am traversat Atlanticul de nord de şase ori, dintre care de trei ori solitar; acolo am întâlnit şi vânturi de până la 100 mile pe oră, dar când mă gândeam la ele, mi se păreau foarte docile faţă de vârtejurile din apele antarctice. Aici valurile erau violente, răutăcioase, înspăimântătoare. Sub impulsul hulei imense, nava lua acceleraţii teribile. Nu se putea determina viteza. De pe punte mi se părea redusă; spuma şi întreaga suprafaţă a apei se mişcau şi ele cu rapiditate, încât era dificil să faci o apreciere.

Grenurile se succedau ca după un program bine stabilit. În jurnalul de bord se repetau fraze ca acestea:

„O rafală de 45 noduri a ameninţat să culce complet nava. Nu ştiu dacă a fost sau nu începutul unei noi furtuni.

Se succed valuri enorme; din când în când câte unul ridică pupa pe dedesubt şi o face să pivoteze.

După ce am coborât velastraiul trinchet, era atâta linişte în cabină, încât am ieşit din nou şi am mers în cocpit ca să mă conving dacă nu cumva ne-am oprit pe loc. Vântul sufla încă cu 30 noduri, dar navigam cu circa 6 >1/2 noduri.

Ruliu şi puternice derive.

Navigaţie destul de dificilă, pe vânt puternic.

Luna străluceşte printre nori ca pentru a demonstra

cât de obişnuite sunt toate acestea pentru ea.

Pocnituri, zgomote infernale, izbituri, toate deodată, probabil când două sau trei valuri se încalecă unul peste altul”.

Grenurile repetate aveau şi părţi bune; deseori soarele continua să strălucească chiar atunci când vântul biciuia cu furie mare. Nu era un lucru normal. În Atlantic, de obicei, grenurile sunt însoţite de o mare cenuşie, cu cer plumburiu. Mă bucuram de strălucirea soarelui din apele antarctice, pe vreme de furtună, dar părea ceva ciudat, nelalocul său. Cum putea soarele să strălucească atât de vioi când condiţiile erau atât de aspre pentru noi ceilalţi?

Pentru mine, aceste perioade de calm aproximativ erau încercări extrem de istovitoare. În repetate rânduri nava vira cu toate velele mascate. Eram obligat să fac voltă în vânt şi să pun din nou în ordine vela mare şi vela artimon. Perioadele de calm* aproxima tiv durau şapte sau opt ore, de obicei noaptea. Tot mereu făceam curse dusintors la cocpit pentru reglarea velelor şi eram fericit când reuşeam să dorm două ore pe noapte. În timpul perioadei de calm, fiecare hulă era însoţită de o adiere de vânt. Mai întâi valul împingea nava, încât velele se mascau, iar când creasta valului era depăşită, o briză slabă sufla din direcţie opusă.

În jurnalul de bord se repetă mereu expresia „mascate”. Aceasta însenina de fiecare dată că eram obligat să fac voltă în vânt şi să reajustez cel puţin vela mare şi vela artimon, apoi timp de o jumătate de oră sau chiar o oră întreagă să mă străduiesc să conving durma automată să-şi reia misiunea. Această dificultate o puneam pe seama lipsei de echilibru al velelor sau al carenei, sau poate a ambelor în acelaşi timp. Cea mai mică schimbare de vânt modifica complet echilibrul, nava îşi schimba direcţia şi cârma era atât de greu de acţionat, încât comanda automată nu reuşea să facă faţă. La 29 octombrie

notam în jurnalul de bord:

„Mi se frânge inima de necaz că pe vreme frumoasă, însorita şi cu un vânt admirabil pentru navigaţie, nu pot înainta decât cu cel mult 5 noduri. Suprafaţa marii este ca untdelemnul, dar «Gipsy Moth» brăzdează apa, împroşcând cu prova ţâşnituri mari de stropi; trei valuri mici îi încetinesc mersul de parcă ar fi trei stânci submarine. Întocmai cum un elefant în goană ar fi oprit cu pământufuj de gonit muştele".

Păsările de mare continuau să-mi stârnească interesul. Albatroşii îşi agitau labele de câte ori zburau în vârtejul de vânt din urma velelor. În timpul unei furtuni păsările păreau că se caţără foarte încet pe panta valului, ca şi cum ar fi păşit pe el. Mă întrebam dacă puteau umbla numai cu ajutorul picioarelor, sau erau obligate în acelaşi timp să fâlfâie din aripi. Îmi plăcea să le arunc hrană albatroşilor şi să-i privesc amerizând. Mai întâi le urmăream picioarele care se mişcau ca voletele de aterizare ale avioanelor, după care îi imobilizau pe suprafaţa apei.

Am pătruns de două ori în zona „Roaring Forties" şi tot de atâtea ori m-a respins furtuna. O rafală de 50 noduri transforma regiunea într-un infern, cu valuri înspumate ca nişte monştri albi năvălind din hăuri negre şi care ridicând nava pe creasta lor o aruncau apoi cât colo. Mă cuprinsese un simţământ de desperare la gândul că nu mai eram stăpânul acţiunilor navei. O dată un val s-a spart de cocpit, fără urmări serioase, dar forţa lui enormă m-a înspăimântat. Scriam în acea perioadă în jurnalul de bord „Numai un Dr. Johnson ar fi în stare să descrie viaţa pe care o duc. Mai adaug că podeaua cabinei este complet udă şi că veşmintele încep şi ele să nu se mai usuce de loc. *Vive le yachting 1*[24]

În ziua de 2 noiembrie „Gipsy Moth" se punea

24 „Trăiască sportul cu vele" (din franceză). – N.T.

neîncetat în pani fără să-mi pot explica motivul. De multe ori abia aveam timpul să ajung la tambuchi ca să manevrez echea – plecându-mă în afara cabinei –, la momentul oportun. Punerea în pană pe acest vânt, cu ghiul complet în afara bordului, ar fi dezlănţuit o întreagă harababură şi ar fi provocat tot felul de avarii. Apoi nava intra în viat, până când ajungea travers pe vânt. La început m-am temut că s-a rupt ceva la cârma automată; m-am îmbrăcat şi m-am dus să cercetez. Am descoperit că dispozitivul de comandă automată era complet deconectat de cârmă, iar braţul de legătură dintre paletă şi safran ieşise din bucşă după ce ştiftul de siguranţă sărise din locul lui. Bine că n-a fost ceva mai grav. În aceeaşi zi lochul n-a mai funcţionat. La început am fost surprins cât de mult îmi lipsea, dar după câtva timp n-am mai dat importanţă faptului, căci am constatat că estimaţiile mele erau tot atât de precise ca înregistrările lui. De fapt erau chiar mai precise, căci la viteze reduse lochul indica mai puţin, poate că mica elice a elementului imersat se dereglase din pricină că se acoperise cu vegetaţie marină. După ce mi-a trecut teama provocată de stricarea lochului, am simţit chiar o uşurare că nu-i mai aveam în funcţiune. Era mai liniştitor să nu veghez tot timpul viteza realizată şi să mă tot întreb cum s-o ameliorez.

După 3 noiembrie au urmat trei zile în care n-am executat nicio observaţie la soare, trei zile de „mers orbeşte”, cum le numeau navigatorii de pe clipere. Era tocmai ceea ce speram să nu se întâmple în apropiere de Strâmtoarea Bassmai ales că nu mai determinasem poziţia navei din dreptul Madeirei. Ţinând seama de curenţii puternici din timpul furtunilor, nu este de mirare că în acea străimtoare au naufragiat atât de multe clipere. În după-amiaza zilei de 3 noiembrie am executat o observaţie la soare pentru stabilirea longitudinii. Din calcul a rezultat o realizare zilnică de 227 mile, cifră care se baza însă pe

aprecierea necorectată a rezultatelor din cele două zile anterioare, pe care le estimasem la 155 şi respectiv 138 mile.

Mă întrebam ce performanţă zilnică aş fi realizat dacă n-aş fi avut postul de comunicaţii radiotelefonice şi nu aş fi fost atât de mult timp ocupat de el. Jurnalul de bord este plin cu pasagii de acest gen: „Lung contact radiofonic cu Cape Town. Mă simt complet epuizat”. În afară de efortul transmiterii şi descifrării mesajelor, mai era şi problema marii greutăţi a instalaţiei. Pe lângă greutatea propriu-zisă a postului emiţător radiotelefonic, care se afla la aproximativ patru picioare deasupra liniei de plutire – rău plasată pentru stabilitatea navei – mai erau acumulatoarele (foarte grele), alternatorul pentru încărcarea acumulatoarelor, combustibilul pentru motor, plăcile de legătură la pământ – jos la chila navei – două cabluri prevăzute sus şi jos cu izolatoare mari servind drept antene, în afară de aceasta mai era şi timpul pierdut cu transmisiile din care cauză întârziam mereu aranjarea velelor. Toate aceste cauze influenţau în acord considerabil performanţele navei.

La 3 noiembrie am întâlnit pentru prima dată de la plecare un banc de ceaţă cu vizibilitate doar până la 100 yarzi. Am aprins ambele flăcări ale sobei Aladin şi am încercat să usuc interiorul cabinei, unde transpira apă peste tot. Sistemul de colectare a apei de ploaie funcţiona din plin, adunând acum apă din ceaţă – aici fără particule de cărbune din fum! Plouase destul de bine încă înainte de a se ivi ceaţa şi la 4 noiembrie colectasem în rezervor 27 galoane de apă dulce. Aveam asigurată apa necesară pentru băut şi pentru prepararea alimentelor, dar nu destulă ca să-mi pot spăla şi veşmintele. Ore întregi urmăream apa de ploaie scurgându-se prin ţeava transparentă ce ducea la rezervor. Simţeam o mare plăcere şi satisfacţie. Nu pot să explic de ce, poate dintr-un instinct

primitiv.

Eram extenuat şi din ce în ce mai îngrijorat de accesele depresive destul de repetate. Uneori nu mă puteam ţine pe picioare rără a mă sprijini. Mă simţeam slăbit, aproape sfârşit şi aveam impresia unui imens vid mintal inexplicabil. Ştiam numai că era urmarea absolutei singurătăţi şi a unui fel de desperare, ca şi cum mă aştepta un sfârşit iminent. La 5 noiembrie am avut „o consfătuire cu mine însumi" referitoare la starea mea de slăbiciune! în dimineaţa acelei zile mi-am dat seama că nu mă puteam ţine pe picioare, ca şi cum atunci aş fi ieşit din spital, după trei luni de zăcut în pat. Eram extenuat după o lungă luptă cu transmisiile-radio din seara precedentă iar o nouă bătălie, nedecisă, cu vela mare, din cursul nopţii mă sfârşise complet. Am căutat să mă încurajez: „Oameni tineri, voinici, pe iahturi cu echipaj numeros s-au prăbuşit pur şi simplu extenuaţi în timpul unei curse oceanice de câteva zile. Eu navigam solitar de peste două luni; este de mirare că mă simt istovit?" Am mai prins curaj şi am luat două hotărâri: mai întâi, în fiecare zi să caut să mă odihnesc, întrerupând orice fel de activitate pentru câtva timp; în al doilea rând, să mănânc alimente mai nutritive. Am notat în jurnal: „Trebuie să mănânc mai multe lucruri hrănitoare cum sunt: mierea, nucile, fructele deshidratate. Trebuie neapărat să-mi prepar mai multă pâine integrală".

Cuptorul pentru pâine, de tip camping, era instalat peste primus şi cocea foarte bine, dar mă cam dezobişnuisem să-i folosesc, ceea ce era o mare greşeală căci în afară de faptul că îmi plăcea pâinea preparată de mine îmi şi pria. Dar cum condiţiile mele de existenţă erau atât de grele, mă simţeam foarte obosit şi de multe ori nu mai aveam energia necesară de a pregăti aluatul şi de a-l coace. După hotărârea luată am copt pâine mult mai des.

Micul dejun era masa mea favorită, în parte fiindcă îmi plăcea să mănânc când mă trezeam din somn, dar în

parte şi din cauză că avea pentru mine importanţa unui ritual, după încă o noapte din care scăpasem teafăr; era ca prăjitura pe care o aşteaptă un copil când a Fost cuminte. Prelungeam intenţionat durata micului dejun pentru că după aceea eram în picioare <Kn zori şi până la căderea nopţii, ca să nu mai vorbim că mă mai sculam încă de trei sau patru ori pe noapte ca să mă îmbrac cu veşmintele de punte. De aceea îl savuram atât şi uneori, după ce-l terminam, mă mai întindeam pe cuşetă ca să mai trag un pui de somn. Cuşeta era locul cel mai confortabil din tot iahtul, în schimb la cuşeta de cart, care îmi plăcea mai mult, am fost obligat să renunţ din cauza infiltraţiilor de apă. Sacul de dormit şi toate celelalte obiecte erau atât de umede încât m-am mutat în cuşeta din cabină.

Treceau greu acele prime săptămâni din noiembrie. Valurile enorme făceau condiţiile de lucru pe punte mai dificile şi tot timpul mă temeam de o punere în pană nedorită, care ar fi adus avarii grave navei. Am avut noroc că primul accident de acest fel nu a produs stricăciuni mari. În afara unor accesorii de punte, pe care am reuşit să le repar sau să le înlocuiesc cu piese din magazia „nostrom”-ului, singura avarie mai serioasă a fost aceea a velestraiului artimon. Avaria era reparabilă şi cu toate că operaţia cusutului era dificil de executat în condiţiile grele de pe punte, am reuşit totuşi să repar vela.

Dintre toate piesele de echipament ale navei, cele mai teribile necazuri mi le-au provocat canistrele de tip special de la velele din provă. Aproape totdeauna când ridicam o velă, una dintre celelalte se deregla. La 8 noiembrie am notat în jurnalul de bord că am avut dificultăţi la coborârea velastraiului mare din cauza vântului care începea să şuiere; toate canistrelele s-au desfăcut, afară doar de patru, şi vela a început să se zbată îndată ce am încercat s-o cobor mai jos. A rămas o singură canistrelă la partea de sus a velei, care s-a desfăcut

complet şi ea din cauza solicitării. Mult aş fi dat ca în locul acestora „de tip special” să fi avut la vele canistrele executate după tipul vechi.

În seara de 9 noiembrie transmiteam la Cape Town un mesaj pentru „The Guardian”, când pe la jumătatea operaţiei s-a desfăcut firul antenei. Abia mai auzeam pe operatorul de la Cape Town, iar acesta nu prindea decât foarte puţine cuvinte de ale mele. Ţinând seama de lipsa aproape completă a antenei şi de distanţa până la Cape Town, de 2.500 mile, era de mirare că se mai putea auzi şi atât! O parte din mesajul meu, recepţionat, cu greşeli, se referea la bucuria pe care mi-o stârneau păsările rotindu-se în jurul naver „dar care, în acelaşi timp, mă făceau să realizez absoluta singurătate în care mă aflam”. Pasajul a fost recepţionat greşit: „din cauză că mă făceau să realizez absoluta singurătate în care mă aflam! u în cele 10.000 mile de navigaţie n-am văzut niciun peşte în apă ci doar peşti zburători, în aer, sau căzuţi pe punte. Pironii erau favoriţii mei: păsări splendide, de culoarea porumbeilor, cu aripi în unghi ascuţit, zburând ca nişte rândunele nebunatice. Se jucau deasupra vârfului arborelui artimon, planând acolo, la înălţime, apoi întorcându-se şi săgetând aerul cu vânt din spate. Cred că un prion fusese ceea ce observasem eu, într-un miez de noapte, zburând ca o fantomă, în tăcere, în jurul iahtului. Păsările denumite *Cape hens* erau cele mai grăbite să se lase pe apă ca să examineze resturile pe care le aruncam.

Pentru a se întâlni cu mine la Sydney, la 10 noiembrie, Sheila urma să plece de la Aden cu vasul „Oriana” al Companiei P and O („Peninsular and Oriental Coff}; eram nerăbdător să pot vorbi cu ea prin radio. Am încercat de două sau de trei ori să stabilesc legături cu „Oriana” dar fără succes. Eram necăjit deoarece ştiam că aştepta s-o chem prin radio şi mă temeam să nu o îngrijoreze faptul că nu se captau emisiunile mele.

Apelurile fără răspuns îmi cereau însă un efort istovitor şi „Oriana” devenise un fel de coşmar. M-am gândit că ar fi bine să încerc să prind emisia „Orianei” de două ori pe zi, dar în acelaşi timp ştiam cât era de greu să prind legătura cu o navă aflată la vreo 3.000 mile depărtare. Am hotărât să nu mai încerc decât atunci când „Oriana” se va apropia de Fremantle în Australia. După o încercare nereuşită de a obţine legătura, în noaptea de 11 noiembrie scriam în jurnalul de bord:

„N-am reuşit să obţin «Oriana». Cred că nu mai trebuie să încerc decât atunci când se va apropia de Fremantle. Incertitudinea este istovitoare. Sunt sigur că Sheila va înţelege şi nu se va îngrijora.

O cunosc, este cea mai înţelegătoare şi mai sensibilă femeie”.

La 11 noiembrie am transmis întregul meu mesaj pentru „Sunday Times” lui Philip Stohr, la Cape Town, care a durat o oră şi douăzeci de minute. Din această cauză am întârziat încărcarea cu combustibil a rezervorului tampon, care era pe sfârşite.

În ziua următoare am pompat scurgerile acumulate în fundul carenei şi am constatat că au fost necesare 257 curse de pompă. Ultima dată pompasem la 9 noiembrie, când au fost necesare numai 57 de curse. Mă miram de unde venea aii ta apă, pentru că 257 curse de pompă însemna o cantitate mare. Tot timpul, între cele două pompări, fusese vreme rea şi am făcut o socoteală că probabil totalul apei scurse de pe punte ajungea la cantitatea pompată; apoi era posibil ca multă apă să fi pătruns prin uşile de la puţul dinghyului. În orice caz, 257 de curse de pompă erau o cantitate mare de apă. Am introdus în programul meu operativ să supraveghez mai atent fundul carenei ca să nu am vreo surpriză produsă de vreo infiltraţie sub linia de plutire. Cu toată hotărârea luată mai-nainte am mai făcut o încercare de a obţine

legătura cu „Oriana”, dar tot n-am reuşit.

Frigul devenea tot mai intens. La orice aş fi lucrat pe punte îmi îngheţau degetele. La 14 noiembrie un gren a fost însoţit de grindină „în loc de ploaie. Piatra răpăia pe luminatoarele punţii ca o descărcătură de boabe de mazăre uscată. Am reuşit totuşi să obţin o bună legătură radio cu staţia din Perth şi am putut să transmit destul de uşor o telegramă de 412 de cuvinte pentru „The Guardian”. Le-am cerut să comunice „Orianei” că am făcut totul ca să prind legătura cu ea şi că voi încerca din nou la 16 şi 17 noiembrie, la ora 14.

Dezastrul a survenit marţi, 15 noiembrie. M-am deşteptat pe un vânt de 40 noduri, destul de puternic, dar nedepăşind ceea ce înfruntasem în ultimele săptămâni. Funga pavilionului s-a rupt, accident fără importanţă. La 12 h 15 m-am dus la pupă crezând că aveam de făcut o mică reparaţie la cârma automată, dar am constatat alt necaz: suportul de oţel care menţine capătul de sus al safranului se rupsese la jumătate. Cele două plăci de oţel care fixau safranul şi îl conectau de paletă erau rupte. Rămăsese legat de navă doar printr-o tijă destinată să-i schimbe orientarea şi se bălăbănea în siaj ca un peşte mort legat cu sfoară. Era ameninţat să se rupă în orice clipă şi de aceea m-am repezit înapoi în cocpit pentru a coborî toate velele, molând fungile câte am putut de repede ca să opresc nava şi să reduc presiunea la care era supusă tija. Apoi am tras safranul şi l-am ridicat la bord cât am putut mai repede, ca să nu se rupă fitingul ce susţinea tija şi să se piardă. Simpla vedere a cârmei automate rupte – şi probabil greu de reparat – a reacţionat ca un catalizator asupra mea. Mai întâi am simţit un fior rece străbătându-mi corpul. Gândurile păreau că îngheaţă şi că nu se mai pot exterioriza. Aveam senzaţia ciudata că personalitatea mi se dedublase şi că mă priveam pe mine însumi coborând velele la iuţeală şi ridicând cu sânge rece

dispozitivul rupt. Scopul călătoriei mele era zădărnicit. Nu numai că planul de a realiza în 100 de zile cursa până la Sydney era torpilat, dar nu mai vedeam nicio posibilitate de a ajunge acolo fără escală. Mai târziu mi-am dat seama că situaţia nu era complet fără ieşire şi că mai existau unele posibilităţi de remediere. Aş putea spune chiar că mă cam aşteptasem la acest accident. Am coborât în cabină şi m-am cinstit cu un păhărel de rachiu fierbinte. Reconstituind cele întâmplate capul mi-a devenit o morişcă de gânduri din care căutam cum să aleg soluţiile cele mai bune. M-am întors la pupă şi am studiat avaria. Safranul, confecţionat din lemn, era legat de restul dispozitivului prin două plăci de oţel lungi de 27 inenes, late de 6 inches şi groase de 1/8 inch. Ambele erau complet retezate în punctul unde o mică bară de întărire fusese sudată la plăci. Am trecut în revistă toate lamele metalice existente la bord, întrebându-mă de unde să fac rost de câteva pentru reparaţie. M-am oprit la cadrul basculant al sobiţei-primus, dar metalul nu era atât de rezistent şi în afară de aceasta nu aveau şuruburile cu piuliţe necesare pentru fixarea pieselor rupte. Mă aflam într-o situaţie îngrozitoare deoarece nu puteam repara cârma automată cu mijloacele aflate la bord. Pe o navă obişnuită aş fi putut găsi un reglaj al velaturii care să-mi permită să navighez cu echea amarată, dar experienţa de până atunci îmi dovedise că „Gipsy Moth IV” n-a reuşit niciodată să fie echilibrată astfel ca să-şi menţină singură direcţia mai mult decât câteva minute. Adevărul crud era că nava nu mai putea naviga de acum înainte decât dacă stăteam la eche; cu alte cuvinte, eram obligat s-o las să navigheze la întâmplare în timp ce dormeam, preparam alimentele, mâncaim, stabileam poziţia sau îndeplineam toate celelalte operaţii necesare la bord. Ar fi fost admirabil dacă aş fi reuşit să stau la cârmă în medie 10 ore pe zi, pentru că ar fi însemnat 60 mile parcurse zilnic la 6 noduri. Ţinând seama

de perioadele de calm şi de cele de vânt contrar aş fi putut realiza cel mult o medie de 50 mile pe zi. Făcusem socoteala că mă aflam la o depărtare destul de mare de Sydney – de 2 758 mile – cu 200 mile mai puţin decât, de exemplu, distanţa ortodromică (cea mai scurtă) de la Plymouth la New York. Ca să ajung la Sydney mi-ar fi trebuit 55 de zile – străbătând 50 mile pe zi – poate chiar trei luni. Ţinând seama că trecuseră până atunci 80 de zile de călătorie, nu-mi mai puteam permite încă o perioadă atât de lungă ca să alung la Sydney. Singura posibilitate pe care o aveam era de a mă îndrepta spre cel mai apropiat loc în care se putea executa reparaţia şi anume spre Fremantle. Dar şi până acolo mai erau 1 160 mile, ceea ce însemna un timp foarte lung de veghe la cârmă. Am început totuşi pregătirile pentru a mă îndrepta spre Fremantle.

Am trasat drumul, am ridicat o velă mică şi după ce am instalat o parâmă de la eche până la marginea cocpitului, am manevrat până am reuşit ca, de voie, de nevoie, nava să se menţină pe un cap aproximativ. Nu era exact ceea ce îmi trebuia, dar am fost mulţumit şi cu aceasta. Am notat în jurnal: „Deocamdată nu ştiu cum am să reuşesc să menţin un cap când vântul nu va fi travers. Voi mânca ceva, apoi voi încerca din nou, cu mai multe vele etc. a Vântul de 37 noduri era cam puternic. Mai târziu, am notat în jurnal:

„Viitoarele două săptămâni vor fi afurisit de rele. În ultimele două ore m-am dus de nenumărate ori la eche, o dată pentru a evita o punere în pană când a scăzut vântul, altă dată când se înteţise făcând ca nava să se angajeze în vânt. Mâine va trebui să prelungesc transmisiile echei până în cabină ca să pot comanda direcţia de acolo. Altfel, o să înnebunesc dacă voi fi nevoit să mă îmbrac pentru punte de câte ori va fi necesar să reglez echea. Deocamdată direcţia vântului este excelentă căci poziţia

naturală a navei este cu vântul travers. Nu ştiu cum trebuie să procedez pentru ca nava să vină cu vânt din pupă. Voi încerca, de va fi posibil, să dorm”.

A fost o noapte cumplita. A trebuit să ies de mai multe ori pe punte ca să constat că nava era cu capul spre vest, în loc de est, cu toate velele mascate. La un moment dat stăteam întins pe cuşetă fără niciun chef să mă scol din nou, când am observat că deşi velele erau mascate, nava continua să meargă încet înainte şi – foarte important – *păstra un cap mult mai stabil decât atunci când toate velele funcţionau cum trebuie*. În clipa aceea am înregistrat doar faptele, fără să le dau prea multă atenţie, dar ele mi s-au întipărit în subconştient.

La ora şase dimineaţa am încercat să las nava să navigheze singură în voia ei în timp ce mâncam sau dormeam, fără ca ea să se oprească complet. O oră întreagă m-am chinuit să echilibrez efortul drmei prin presiunea velelor, dar până la micul dejun nu am scos-o la capăt. Am mâncat însă cu poftă şi, cu gândul aiurea, am băgat linguriţa în borcanul cu cafea în loc de cel cu marmeladă. Trezit din gânduri mi-am amintit că;, Gipsy Moth” ţinuse bine capul pe timpul nopţii, cu velele mascate. Faptul părea ciudat, dar oare nu puteam profita de el? Şi tot frământânau-mi creierul mi-a venit ideea la 10 h 20, să las iahtul să navigheze singur pe direcţia urmată şi cu vânt din pupă. Nu înainta foarte repede pentru că vântul căzuse la 8 noduri. Un albatros bătându-şi parcă joc de eforturile mele, plutea la câţiva yarzi de pupă, ţioand pasul cu „Gipsy Motha.

Toată ziua am făcut fel de fel de încercări. Am schimbat între ele cele două vele de furtună, şi anume, vela mai mică am montat-o pe straiul velastraiului trinchet; am întins în vânt scota acestuia, ca şi cum nava s-ar fi întors şi vela ar fi fost mascata şi după aceea am legat de eche scota acestei vele trecând-o pe scripeţi de fiecare

parte. După multe încercări şi eşecuri am ajuns la următoarele rezultate: când iahtul ţinea capul, vela era mascată şi presiunea vântului acţiona suficient echea în vânt pentru a împiedica nava sa vină în vânt; când nava începea să vină în vânt, presiunea pe velă creştea acţionând mai puternic asupra echei, ceea ce aducea nava din nou pe drumul bun.

Dacă, pe de altă parte, nava începea să vină sub vânt, atunci această velă, ca să spun aşa, cu rol de comandă a direcţiei, primea presiunea vântului.pe partea opusă iar scotele acţionau asupra ei în sens opus, rezultatul fiind că nava era obligată să revină în vânt.

Din fericire, în dimineaţa aceea vântul se potolise şi toată ziua m-am bucurat de o briză plăcută, între 7 1/2 şi 10 noduri. La amiază parcursesem 91 mile în direcţia Fremantle, din momentul ruperii cârmei automate. La 17 h 30 notam în jurnal: „M-am liniştit aproape complet. «Gipsy Moth» a reuşit toată ziua să-şi comande singură diredţia, ceea ce mă face să consider că am transformat avaria în succes, chiar dacă sistemul improvizat de mine nu era valabil în orice condiţii”.

Teama mea cea mai mare era ca Sheila sa nu se îngrijoreze. Vaporul cu care călătorea ea urma să sosească la Fremantle în ziua următoare, aşa că trebuia să emit un mesaj care să-i ajungă înainte de a pleca mai departe spre Sydney. În seara aceea nu am reuşit să stabilesc un contact bun cu „Oriana”. Operatorul de pe vapor părea să mă audă mai bine decât eu pe el. Repetam mereu: „Sunt pe drum spre Fremantle, mă îndrept spre Fremantle”. Dar transmisia era prea slabă pentru a mai explica şi motivul. Am notat în jurnal: „Biata Sheila, va fi îngrijorată întrebându-se ce mi s-a întâmplat”.

În noaptea următoare întunericul a fost acMnc şi a plouat. Am observat un lucru ciudat: globuri lucitoare, fosforescente, pluteau parcă în aer, deasupra navei. Când

m-am obişnuit cu întunericul mi-am dat seama că strălucirile se aflau, de fapt, în apă şi că doar valurile înalte făceau să-mi pară suspendate în aer!

În ziua de 17 noiembrie la amiază mai înaintasem încă 81 mile spre Fremantle. Eram foarte deprimat şi mă persecuta continuu perspectiva eşecului deoarece scopul pe care mi-l propusesem era o călătorie fără escală până la Sydney. Gândul că trebuia să acostez la Fremantle mă chinuia într-una şi de aceea, până la urmă, devenind insuportabil, a trebuit să iau o hotărâre. La 3 h 45 după-amiază am modificat din nou direcţia spre Sydney.

Toată ziua am lucrat la sistemul meu de comandă a direcţiei, observând efectele schimbărilor de cap, ale tăriei şi ale direcţiei vântului. La sfârşitul zilei capul era menţinut complet cu vânt larg din pupă, acesta atingând 33 noduri; sistemul realizat de mine se aaapta situaţiei, e drept, cu zgomotoase plesnituri de parâme şi de vele.

Eram nerăbdător să trimit un nou mesaj Sheilei, să nu se mai oprească la Fremantle întrucât mă îndreptam direct către Sydney. În cursul nopţii am căutat din nou să prind legătura cu „Oriana”, fără să reuşesc însă. În zilele de 16 şi 17 noiembrie am mai încercat încă de cinci ori, tot fără succes. Bănuiam că eram auzit, dar cum eu nu izbuteam să disting nimic am repetat de nenumărate ori că mă îndreptam spre Sydney şi că renunţasem la escala de la Fremantle. Am rugat-o pe Sheila să caute să-mi. vorbească de la radio Perth, îndată ce va debarca acolo.

Sistemul improvizat de mine pentru comanda cârmei a suportat destul de bine un gren de proporţii modeste şi cu timpul m-am acomodat cu el. Pe la ora 18 distanţa parcursă zilnic atingea 111 mile, realizare neaşteptată în condiţiile noului sistem de comandă de care eram foarte mândru. Mă aşteptam în fiece clipă să se deterioreze cârma automată şi eram ros de presimţiri negre la gândul că aş fi putut să rămân ţintuit locului fără a putea să

menţin nava în echilibru. Acum răsuflăm uşurat că izbutisem să găsesc un sistem care permitea navei să navigheze cu cârma amarată. Detest să fac cale întoarsă, detest să abandonez sau să mă abat de la un drum pe care am pornit; menirea matelotului este să învingă toate dificultăţile. Era parcă o compensaţie pentru decepţia suferită din cauza eşecului categoric al planului meu de a parcurge distanţa Plymouth-Sydney în o sută de zile. Două au fost motivele care m-au condus la înifringere şi anume: vela folosită pentru orientare, considerată una dintre cele mai bune vele de acţionare cu vânt strâns, îmi lipsea, iar parte din suprafaţa velei folosită la orientare acţiona efectiv *împotriva* (înaintării navei, contraacţionând eficienţa celorlalte vele. Ştiam că obiectivul celor o sută de zile propuse era destul de greu de atins, dar dacă nu te-ar fi rupt cârma automată aş fi făcut tot ce mi-ar fi stat în putinţă ¡să-i realizez. În momentul avariei mai aveam de străbătut 2 758 mile, rămânându-mi doar 20 de zile din cele 100; în cele 20 de zile precedente realizasem 2 920 mile.

În noaptea de 18 noiembrie am avut o lungă convorbire prin radio cu Perth; timp de 80 de minute am explicat în mod amănunţit situaţia în care mă aflam. Puţin înainte de miezul nopţii am ieşit pe punte la auzul unor zgomote nu prea puternice; toate velele erau mascate, inclusiv velastraiul artimon. Am notat în jurnal i „Numai asta mai lipsea”. Supraestimasem sistemul meu de orientare aşteptând de la el să regleze mersul navei cu velastraiul artimon ridicat pe vânt slab, ceea ce nici cârma automată nu reuşea întotdeauna să o facă.

În cea de a patra zi de când navigam cu sistemul improvizat de mine, performanţa zilnică a fost de 138 mile şi am început să nutresc speranţe îndrăzneţe: voi reuşi oare, până la sfârşit, să realizez călătoria în 100 de zile? Pierdusem, într-adevăr, multe mile în primele trei zile, care

trebuiau recuperate şi care constituiau un important handicap. Din nou m-am spetit muncind toată ziua ca să ameliorez sistemul şi să-i înlătur toate micile deficienţe.

Eram escortat de multe păsări ale furtunii şi două sau trei dintre ele nu s-au sfiit să se apropie la auzul zgomotului făcut de cutia cu resturi pe care o agitam ca să-i chem la masă. După ce s-au ospătat au venit din nou cerând încă alte resturi. Îmi plăcea să-i privesc şi pentru ca totul să fie pus în ordine, seara am stabilit o legătură radio cu „Oriana" şi am avut o lungă convorbire cu Sheila. Nespusa bucurie de a-i auzi vocea şi de a vorbi direct cu ea mi-au redat buna dispoziţie. Am notat atunci în jurnal:

„Stam sprijinit de poarta grădinii – în realitate de parapetul tambuchiului – privind luna înceţoşată şi nemărginirea de ape; sunt liniştit ca niciodată în cursul călătoriei. Cred că blestemata de cârmă automată a fost pentru mine motivul permanentei îngrijorări, tot aşteptând să se rupă. Abia acum simt că navighez într-adevăr liniştit şi sunt fericit".

La 20 noiembrie am înregistrat o performanţă zilnică de 168 mile. Sistemul meu a menţinut nava la drum, cu vânt din pupă sau travers, dar pentru o direcţie intermediară reglarea era destul de dificilă.

A doua zi abia m-am mişcat, prins de o furtună de 40 noduri. Toată ziua greementul a mugit şi, chiar cu o singură velă acţionată de vânt, cu greu am reuşit să guvernez nava cu ajutorul sistemului improvizat. Am notat în jurnal: „Din experienţa trăită ştiu că po astfel de furtuni nu se poate relua navigaţia decât atunci când se micşorează zgomotul făcut de greement, care este un fel de muget reţinut". Mă simt din nou slăbit, ca şi cum furtuna ar fi «tors toată vlaga din mine. N-am reuşit să mă lămuresc dacă slăbiciunea se datora efortului continuu şi încordării de a menţine o poziţie stabilă, sau umezelii şi alimentaţiei insuficiente, ori tensiunii nervoase provocate

de întrebarea chinuitoare dacă la şocul următor carena va rezista sau nu. Performanţa zilnică a scăzut la 82 mile.

Nu puteam ridica complet vela de capă deoarece capătul liber al fungii rupte a pavilionului se încolăcise în jurul fungii velei de capă şi al altor manevre de sus. Nu mă simţeam în stare să folosesc vinciul, iar vântul era prea puternic ca să le pot descurca de pe punte. Am notat în jurnal: „Este foarte posibil ca funga pavilionului să fi blocat toate manevrele de sus. A naibii treabă, la fel am păţit în fiecare traversare oceanică! Ar fi trebuit să prevăd şi acest luru, înainte de plecare".

În fiecare zi de călătorie era foarte important să fac o observaţie la soare cât mai precisă, ca să ştiu cât am parcurs în ziua precedentă *şi* să pun la cale ce aveam de făcut în ziua următoare. La 12 noiembrie scriam în jurnal:

„Am executat destul de greu patru observaţii la soare, apoi un val spumegând s-a năpustit asupra navei. Creasta valului s-a revărsat în cocpit, scăldând sextantul în apă de mare. Am fost obligat să-i clătesc cu apă dulce încălzită şi cu puţin detergent. Abia am terminat, când un gren de 45 noduri s-a năpustit şi el asupra navei. Mă aflam în cabină la adăpost, ajutând echea să facă faţă rafalelor copleşitoare. Bocaportul avea o deschidere de 1 inch, atât cât să permită trecerea cablurilor la eche, dar ploaia era atât de puternică încât prin mica întredeschidere stropii au ajuns până la 7 picioare distanţă în interiorul cabinei. Am fost obligat, chiar în cabină, să-mi pun impermeabilul şi o şapcă".

După-amiază am coborât focul şi am oprit nava. La focul de drum se smulseseră clemele de învergare şi vela se zbătea cu zgomot.

Abia ma puteam ţine în picioare.pe punte. Valurile năvăleau în cocpit şi grindina pocnea ca nişte împuşcături. Era foarte frig şi mâinile îmi amorţiseră pe jumătate. Din cauza apei pătrunse prin bocaportul întredeschis lemnăria

din bucătărie s-a umflat şi două sertare nu le mai puteam deschide. Era supărător pentru că în ele aveam diverse obiecte necesare.

Seara „Gipsy Moth” a pornit din nou la drum, dar în ziua următoare a trebuit să intervin de multe ori la sistemul de direcţie improvizat pentru a evita ca o venire bruscă de sub vânt să se transforme în punere în pană şi să oprească nava. Evident, sistemul improvizat avea şi dezavantaje: nu puteam utiliza vela mare, căci ghiul ar fi lovit scotele care manevrau echea, iar cocpitul era atât de încărcat cu manevre, încât era periculos să ridic velastraiul artimon. Din cauza păienjenişului de saule nava era ca o colivie de păsări. Abia mă puteam strecura pe punte şi ca să ies din cabină era mai uşor să mă târăsc pe sub eche în loc să trec peste ea.

Încercam mereu să aduc unele ameliorări sistemului $ la 24 noiembrie notam:

„Navighez încă greu printre valurile verzi-cenuşii, sub un cer plumburiu, acoperit de nori groşi. Sistemul improvizat dă rezultate satisfăcătoare, menţinând toată noaptea un mers de 7 până la 7 1/2 noduri cu excepţia, din când în când, a unor mugete în greement şi a unor lovituri de valuri ce trec peste punte, mai ales când forţa acestora bate capul navei spre nord-est sau chiar spre nord. Până în prezent, de fiecare dată când s-au întâmplat asemenea cazuri, după un mers dificil timp de câteva minute, vela de direcţie a readus nava la drum. Sunt nouă ore şi jumătate de când nu am mai pus mâna pe eche sau pe manevre. De ar ţine aşa multă vreme! Sunt foarte mândru de opera mea! CT

Am fost tare emoţionat când, pe neaşteptate, am constatat că depăşisem capătul vestic al Australiei şi poate că nici nu observam, dacă nu aruncam, întâmplător, o privire pe harta Oceanului Indian. Trebuie să adaug că mă aflam la 500 mile spre sud şi că deci nu era niciun pericol

să eşuez. Eram la numai aproximativ

1 200 mile de strâmtoarea Bass, a cărei apropiere mă emoţiona şi mă stimula în acelaşi timp; nu mai zărisem pământ de când trecusem prin dreptul Madeirei.

Lochul încă nu funcţiona, dar am constatat că estimaţiile mele erau mai precise decât mă aşteptam. Prin practică ajungi să apreciezi corect viteza. De exemplu, performanţa zilei anterioare, stabilita prin observaţii la soare, a fost de 158 mile, iar aprecierea mea, bazată pe estimarea vitezelor pe diverse intervale, a fost diferită doar cu 3, 5 mile.

La 25 noiembrie, tocmai terminasem convorbirea prin radio, când a avut loc un adevărat eveniment. Deoarece lumina de deasupra mesei cu hărţi slăbise întâmplător, am conectat o lampă portativă la capătul unui cablu pentru a avea lumină în timp ce operam la staţia de radio. Întâmplător am agăţat lampa portativă de firul conducător al lochului. Brusc, lochul a început să funcţioneze din nou. Am descoperit astfel că firul lochului se rupsese (probabil se deteriorase când s-a instalat postul radiotelefonic) şi greutatea lămpii agăţate a repus în contact cele două capete ale firului, în interiorul izolaţiei! De opt ori cercetasem contactul dintre fir şi loch, dar nu mi-a trecut prin minte că firul putea fi rupt. Aşadar, lochul funcţiona din nou (de fapt abia a doua zi am reparat firul). Mă bucuram, pentru că aveam nevoie de acest aparat printre insulele strâmtorii Basis, dar mă şi gândeam cu mâhnire că, probabil, voi fi mai puţin liniştit, fiind mereu tentat să-i consult înregistrările.

Am instalat un palane cu doi scripeţi de la eche până la partea în vânt a cocpitului, iar capătul cablului l-am prelungit până în cabină. La început, sub vântul cârmei, am avut doar o transmisie simplă până la marginea cocpitului şi de acolo până în cabină; ulterior am observat că sistemul era puţin eficace şi am montat un al doilea

palane cu doi scripeţi. Palancurile au avut un efect extrem de preţios: mi-au dat posibilitatea să reglez echea şi să intervin la vela de direcţie chiar din cabină, fără a mai fi nevoit să mă îmbrac cu veşminte de lucru şi să ies pe punte. De exemplu, la 25 noiembrie, două valuri enorme s-au spart chiar la bordul navei, au ridicat-o în sus şi au rotit-o, schimbându-i capul cu cel puţin 140°. După un timp, vela de direcţie ar fi readus etrava la cap, dar numai după multe fluturări puternice de velă. (Este de mirare cum o velă poate rezista fără să se distrugă, fâlfâind într-un vânt de 45 noduri!) A fost suficient să acţionez asupra palancului din vânt ca să readuc nava la drum, fără a mai ieşi din cabină şi a merge în cocpit.

În seara aceea a apărut brusc o hulă uriaşă din vest; uriaşă, adică de o înălţime până la 50 picioare. Numeroase păsări ale furtunii se roteau deasupra, rău prevestitoare, deşi meteorologii susţin contrariul. Am văzut că pescuiau ceva de pe panta valului, dar nu reuşeam să disting ce. Cu o oră înainte de miezul nopţii un val a silit nava să-şi schimbe direcţia, cu velele mascate şi cu capul spre sud. Vela de direcţie nu reuşea să mişte echea din cauza mascării velelor; n-am reuşit nici prin manevrarea din cabină a palancurilor şi transmisiilor la eche. Am fost obligat să mă îmbrac cu hainele de vreme rea, dar până la urmă *nici* cu mâna n-am putut mişca echea. Stând sub vânt în cocpit, cu spatele sprijinit de peretele cocpitului şi cu ambele picioare pe eche, abia am reuşit să mişc încet cârma şi să readuc nava sub vânt din pupă şi pe direcţia urmată. Noaptea era într-adevăr splendidă. Luna strălucea înconjurată de câţiva nori argintii, iar valurile purtau coame albe. „Gipsy Moth” spinteca apa cu cel puţin 7 1/2 noduri. Curând după miezul nopţii m-am trezit din nou cu velele mascate, într-un gren afurisit. Am fost obligat să stau înţepenit în cocpit, supraveghind echea pentru a menţine nava cât mai aproape cu vânt din pupă; tremuram

de frig îmbrăcat numai cu pijamaua pe sub o haină vătuită şi pantaloni. Imediat ce a fost posibil am dat fuga să-mi pun un pulover pe mine şi centura de siguranţă, apoi am coborât focul de drum. Nu voiam cu niciun preţ să pierd din viteză, dar este infernal să ai de a face cu o navă scăpată de sub control. La 5 h 30 dimineaţa m-am trezit din nou cu nava având velele mascate. Am notat în jurnal: „La drept vorbind vela mea de direcţie nu poate guverna nava pe vânt de tăria 8 (35 noduri) sau mai puternic. Nu are suficientă forţă să acţioneze echea şi să readucă nava la drum când un val a făcut-o să intre în vânt; în asemenea situaţie, doar un elefant ar putea mişca echea".

Nu a fost o zi fericită. Pe lângă că de multe ori am fost obligat să manevrez echea, sertarul cu piesele electrice de rezervă: siguranţe, lămpi electronice etc. s-a deşertat pe podeaua cabinei şi pe deasupra m-am trezit cu toate hărţile peste mine, care căzuseră din plasa prinsă de tavanul cabinei; în sfârşit căutând în lada cu veşminte de sub cuşeta din cabină, am constatat că toate erau ude, în afară doar de cele puse în saci din material plastic. La amiază, tocmai când făceam nişte observaţii la soare, un val deferlant s-a năpustit dintr-o coastă asupra navei, aşezând-o travers cu velele din nou mascate. M-am gândit că ar fi cazul să întind un cort în cabină ca să menţin lucrurile uscate.

a

După două ore şi jumătate notam: „Ei bine, iată-mă scăpat ca prin urechile acului!" Stăteam în picioare, cu faţa spre tambuchi şi observam cadranul repetitor al lochului de deasupra cuşetei de cart, spre a controla dacă funcţiona corect. Brusc, acul aparatului s-a lovit de opritoarea de limită, la 10 noduri şi a rămas acolo, în primul moment am crezut că lochul a luat-o iar razna. Apoi, când nava s-a înclinat pe o parte, privind afară am văzut că „Gipsy Moth" se afla pe creasta unui enorm val

deferlant, care a făcut ca nava să pivoteze şi să se culce cu anborii orizontali şi cu vârfurile în direcţia spre care mergea valul. Din locul în care mă aflam

— Lângă cuşetă – am văzut arborele artimon culcat pe suprafaţa valului învolburat. Cred că nava deriva cu o viteză de 30 Wduri. Nu puteam face nimic. Nu eram înspăimântat; priveam doar cu interes, întrebându-mă ce se va mai întâmplă. Vor intra oare arborii în apă? Dacă se înclinau doar cu câteva grade sub orizontală, se imersau complet şi, inevitabil, nava se răsturna. Dar arborii nu s-au scufundat, hula a trecut, lăsând-o pe „Gipsy Moth" între valuri. S-a îndreptat singură, vela de direcţie a întors-o cu 90° şi a readus-o la cap.

La 27 noiebmrie eram la o distanţă de 710 mile de capul Otwav. Am hotărât să modific traiectul scotelor velei de direcţie în aşa fel încât să-mi permită să utilizez din nou vela mare, ridicând-o. Era absolut necesar pentru că nu mai aveam posibilitatea să ridic vele mari pe scondrii de la arborele trinchet. Palancul balansinei ghiului velei mari îl foloseam ca transmisie improvizată la eche; era necesar să montez altul. Cerul era de un albastru-verzui deschis, cum mai întâlnisem o dată în Europa înaintea unui vânt îngrozitor; mari nori cirrus treceau răzleţi. Dar semnele prevestitoare nu s-au adeverit căci vântul puternic ne-a ocolit.

Zburând deasupra navei un albatros a lansat o „bombă personală" drept peste velastraiul artimon, „decorându-la cu o dâră de pete roşii. Semn de noroc! Am montat o nouă scotă de la eche până la vela de direcţie preluând efortul pe aceasta, ceea ce mi-a permis să reglez mai bine dispozitivul existent; am procedat la fel şi cu transmisia din bordul sub vânt. Lungimea acestor scote şi amploarea jocului tuturor părţilor componente ale sistemului improvizat de direcţie erau foarte importante şi cele mai fine reglaje permiteau obţinerea unui randament

mai bun.

3 i	If M. *W* JrA* WS je* * * *f* – 1	j; >. – V; >; v: \… –:.; \7. – I’V V. – V:.* — >: „s;<… * *y*. v v: –!	*M* „— import — Is 1 …\ Promontonul Perpendu
4	*O* * s	V – OV-.: „v: „: V Ph iil fvomontoriul Montight-Sa-S0 tOtvVX Mdec C. WicKhamX Gnt. p?! King	— „J, Canberra. *% *o* ISitlll fvomontoriul Wilson I* pk *J* \-Moncoeu r E ¿ScKuiui bnt. Curtis
4 1	30 nov. J nov UJ 1	1! UJ I	STR. B *lß*\. TASMANIA”

Strâmtoarea Bass în ziua următoare vântul a reînceput să mugească în greement. Am coborât toate velele, în afară de focul de furtună şi de vela de direcţie, mulţumindu-mă cu o înaintare intermitentă de numai 4 noduri. Pe când lucram la prová câţiva petreli îmi dădeau târcoale la numai şase picioare distanţă de mine; niciodată nu-i privisem atât de aproape. I-am observat cum se năpusteau cu pieptul înainte în valuri, uneori lovind scurt apa mai întâi cu vârful unei aripi, apoi cu cealaltă, ca şi cum ar fi vrut să dea la o parte spuma.

La 29 noiembrie s-au împlinit 14 zile de când se stricase cârma automată, timp în care am parcurs 1 808

mile, adică în medie 120 mile pe zi. Realizarea era frumoasă, căci în afară de necazurile cu cârma automată, am mai fost lipsit de acţiunea uneia dintre cele mai bune vele, cea improvizată pentru menţinerea direcţiei. Dar oricât de frumoasă era totuşi nu-mi permitea să ajung la Sydney în 100 de zile. Mai aveam de parcurs încă 1 057 mile şi până la 100 de zile mai rămăseseră doar şase. După o noapte proastă eram rău dispus, foarte nervos şi uşor impresionabil la orice noutate sau veste captată prin radio. După trei luni de singurătate completă nu eram în stare să rezist la noianul de veşti care mă aduceau aproape într-o stare de nebunie. Era desigur un semn de slăbiciune, dar aşa mi se întâmplă de fiecare dată când mă zvârcoleam pe cuşetă încercând să-mi pun ordine în creierul asaltat de atâtea gânduri şi imagini. Îmi spuneam că trebuie să fiu înţelegător faţă de toate cererile de fotografii aeriene, de convorbiri radiotelefonice etc. făcute de diverşi amatori.

La 30 noiembrie, la o oră după miezul nopţii, am fost obligat să mă scol din cauza unui cârcel teribil. Nu era ceva nou pentru că întotdeauna aveam un asemenea cârcel la trezire, când mă ridicam şi începeam să umblu, de data asta m-a apucat încă fiind pe jumătate adormit. Din fericire, când m-am ridicat în picioare, muşchiul înţepenit, tare ca lemnul şi extrem de dureros, s-a relaxat. Mă temeam ca nu cumva din cauza încordării muşchiului să se rupă. De obicei preveneam cârceii prin câteva înghiţituri de apă de mare; pesemne că compensam astfel sarea pierdută prin transpiraţie în timpul muncilor grele de pe punte.

După-amiază am reparat cusătura desfăcută a velastraiului artimon. Era o zi admirabilă, însorită şi destul de cald ca să execut operaţia în cocpit. Când am ridicat velastraiul, sistemul de guvernare improvizat n-a mai putut controla nava, aşa că am fost nevoit să-i cobor din nou. Apoi, în locul focului de 300 picioare pătrate am ridicat

velastraiul mare de 600 picioare pătrate. Din când în când „Gipsy Mothu atingea 9 noduri, dar când vântul se înteţea şi velastraiul mare era ridicat, vela de direcţie nu mai reuşea să o controleze, aşa că, fără tragere de inimă, l-am coborât din nou. Dar nu apucam să cobor vela că în secunda următoare vântul se potolea aproape de calm şi trebuia s-o ridic iarăşi;! Dacă vântul ar fi căutat sănmi facă dinadins în ciudă n-ar fi reuşit mai bine. Poate că ar fi fost o ocazie bună de a vedea cum se guverna nava fără vela de capă, dar se întunecase şi aveam o întâlnire pe calea undelor. Am lăsat deci marea coborâtă şi am ridicat-o din focul de 300 picioare pătrate.

Seara pe punte, după ce strânsesem vela mare, am tresărit la auzul unui ţipăt ca de om ce venea parcă din apropierea navei. M-am întors să văd despre ce era vorba. Era ţipătul unui albatros! Două exemplare frumoase pluteau pe apă, la aproximativ 10 picioare distanţă de navă. Trăiau, se pare, clipe de mare tandreţe. Stăteau faţă în faţă şi unul dintre ei ţinea aripile ridicate ca un V cu braţele curbate. Era prea întuneric ca să pot vedea mai mult.

La 1 decembrie, dimineaţa la 6 h 40\ vântul a revenit la direcţia sud-est şi după aproape o lună „Gipsy Moth” a început să navigheze din greu cu vânt strâns. Am notat în jurnal: „Mă aştept să am din această cauză multă bătaie de cap înainte de a ajunge la Sydney”. Presimţirile nu m-au înşelat!

repetat, mal puternic de data asta, devenind o tortură insuportabilă. Apoi s-a prelungit într-un scâncet intermitent, înnebunitor.

Am rămas încremeniţi fără a îndrăzni să scoatem o vorbă.

În noaptea aceea n-a mai dormit nimeni şi am respirat uşuraţi când zorile cenuşii s-au revărsat <pe întinsul pustiu al mării.

Aceasta a fost totul. Cuvintele nu pot reda în întregime grozăvia; a fost într-adevăr o noapte de teroare. Multă vreme apoi ecourile îngrozitorului ţipăt mi-au mai răsunat în urechi. Şi astăzi chiar, când îmi aduc aminte de el, mă cuprind fiori.

Bănuiesc că şi în cazul povestit a fost vorba tot de ţipătul unui albatros. *N.A.*

8

Strâmtoarea Bass

La amiază am stabilit poziţia şi am constatat că din cauza curentului provocat de vânt mă aflam cu 36 mile mai la nord de poziţia probabilă. Performanţa zilnică la 1 decembrie a fost de 140 mile, cifră pe care nu aveam să o mai realizez nici pe departe în zilele următoare; începea o fază grea a călătoriei.

„Gipsy Moth* naviga cu capul spre coasta Australiei, undeva între capul Otway şi capul Nelson, la 100 mile vest de acesta din urmă, unde coasta era sub vânt. Am coborât focul de 300 picioare pătrate şi în locul lui am ridicat focul de drum pentru a strânge cât mai mult vântul. Îndată, „Gipsy Moth" a început să fie izbită de valuri, dar nu aveam încotro. Seara la ora 20 izbiturile au devenit puternice. Simţeam că înnebunesc din cauza tensiunii cu care aşteptam următorul şoc. În zona „Roaring Forties" puteam să mă las dus de vânt până când ajungeam travers pe vânt sau chiar cu vânt din pupă, dar ştiam că în situaţia actuală era o mare greşeală să mă îndrept spre o coastă sub vânt. De fapt, mă aflam încă la 90 mile depărtare de ţărm, dar obişnuit cu imensele întinderi pustii ale oceanului, această distanţă mi se părea neînsemnată. Am coborât focul de drum şi în locul lui l-am ridicat pe cel de furtună, terţarolând totodată vela artimon. Prin aceasta am redus viteza de la 5 1 / 2 la 3 1/2 noduri, păstrând acelaşi cap, dar condiţiile deveneau mai suportabile căci s-au redus şi izbiturile valurilor.

La miezul nopţii marea a devenit foatre agitată, valurile treceau pur şi simplu peste navă. Am ridicat focul de furtună în vânt, am coborât vela de capă şi am ţinut capul cu vânt strâns; echea era amarata sub vânt şi navigam cu 2 noduri. În dimineaţa zilei de 2 decembrie, la ora 6 am terţarolat iarăşi focul de furtună şi am ridicat velastraiul artimon.

La amiaza am constatat o realizare zilnică de numai 68 mile. Făcusem o singură observaţie la soare care îmi confirmase poziţia estimată, şi anume, la amiază mă aflam cam la 35 mile de capul Nelson şi mă îndreptam spre golful unei coaste sub vânt. Vizibilitatea era redusă, barometrul cădea, prevestind furtună puternică. Coasta era joasă, greu de reperat chiar când m-aş fi aflat aproape de ea. Am virat nava de bord şi am pus capul spre sud-sud-vest. Credeam că voi fi nevoit să păstrez acest cap până când vântul va vira suficient ca să pot intra în strâmtoarea Bass. „Gipsy Mothu naviga doar cu 3 noduri din cauza velei de direcţie care era mascată, dar cel puţin izbiturile valurilor erau mai reduse şi am socotit că mă puteam odihni. Vremea era destul de rea; la 10 h 24\ pentru a executa o singură observaţie la soare am fost obligat să curăţ de două ori sextantul şi să-i clătesc cu apă dulce, căci creasta unui val mare I-a udat cu apă sărată.

Am avut parte tocmai de ceea ce sperasem să evit: am pătruns în strâmtoarea Bass pe timp de furtună, cu vizibilitate foarte redusă şi fără a fi executat o verificare de poziţie pe cele 12.000 mile parcurse anterior. Era un moment critic, căci observaţiile cu sextantul la soare, la lună sau la alţi aştri dau poziţia precisă numai dacă nu.se face vreo greşeală de calcul. Trebuie să recunosc că la una din zece sau douăzeci de observaţii mai făceam şi eu câte o greşeală, de obicei stupidă, cum erau folosirea unei date calendaristice greşite, copierea eronată a unei cifre la un logaritm cu 6 zecimale. Din fericire, aproape întotdeauna

am descoperit greşeala comisă; se pare că am o intuiţie ciudată în depistarea erorilor. Ştiind că pot să fac asemenea greşeli eram nervos, iar apropierea îmi producea un fel de nelinişte mai ales că mă bazam doar pe calcule de navigaţie astronomică; mă temeam să nu mă lovesc în întuneric de vreo stâncă sau insulă ştiind că ultima verificare certă de poziţie o efectuasem cu 12.000 mile în urmă. Era foarte posibil să fi făcut o eroare constantă în toate observaţiile astronomice, neobservată la sextant, o abatere de la oră, o greşeală la citirea în tabele sau în almanah... Sperasem să obţin o verificare de la radiofarurile din strâmtoarea Bass; dar în zadar am acordat staţia mea la toate frecvenţele înscrise în ultimul, bianual de semnalizări al Amiralităţii britanice". Nu ştiam atunci că toate frecvenţele australiene se schimbaseră între timp. Am încercat toată gama de frecvenţe a postului meu gonio şi am prins în sfârşit radiofarul aeroportului Mount Gambier, pe o frecvenţă complet diferită de cea trecută în manual. Am căutat apoi frecvenţele radiofarurilor de la capul Otway şi capul Wickham. Din păcate, semnalele acestora se repetau numai la intervale de câte 30 minute.

Culmea ghinionului, vântul sufla din provă şi eram forţat să navighez încet contra vântului. La 17 h 30" am schimbat din nou direcţia, readucând iarăşi capul spre coastă, pe întuneric, furtună şi vizibilitate redusă. Tangajul şi izbiturile valurilor în bordaj erau înnebunitoare. În noaptea aceea, când vorbeam prin radiotelefon, aveam impresia că mă aflu într-un bâlci vorbind la telefon de pe scena exterioară a unui circ.

În dimineaţa următoare (3 decembrie), la 9 h 40, poziţia estimată de mine indica o zonă în care sonda acustică, având o rază de acţiune de 50 fathom[25], trebuia să semnalizeze existenţa unui fund. Aparatul nu a

25 Unitate de măsură marinărească, egală cu 1,38 m. – N.T.

înregistrat niciun semnal, aşa că am presupus că mă aflaim la vreo două mile spre vest, unde harta indica o adâncime de peste 50 braţe[26]. Dacă aceasta era situaţia, distanţa până la coasta sub vânt era de cel puţin 19 mile.

Pe lângă faptul că nu aveam posibilitatea de a executa o observaţie la soare, navigaţia îmi era complicată şi de împrejurarea că nu puteam prinde niciunul dintre radiofarurile indicate în ultimul „Manual al Amiralităţii britanice". Până la sfârşit, tot căutând banda de frecvenţă, am constatat că în loc de 289 cum era indicat în manual, radiofarul de la capul Otway era la 314 kilocicli, cu toate că exemplarul meu era o ultimă ediţie apărută înainte de plecare. Am reuşit să descopăr şi frecvenţa radiofarului de la capul Wickham şi am putut stabili o poziţie aproximativă cu ajutorul lor. La

3 decembrie la amiază, performanţa zilnică realizată a fost de numai 53 1/2 mile.

Poziţia stabilită pe baza emisiunilor de la capul Otway şi capul Wickham arăta că mă aflam la 12 mile de ţărm, la 23 mile vest de capul Otway, dar cu 5 mile mai la nord de el. Aceasta era situaţia la 12 h 30; am ieşit repede pe punte ca să văd dacă nu cumva se zărea ţărmul. Nu voiam să mai schimb capul până ce nu vedeam ţărmul şi mai speram că vântul îşi va schimba direcţia ca să pot dubla capul Otway fără a fi nevoie să schimb drumul. Am continuat să stabilesc poziţiile după Otway şi Wickham dar datele nu erau exacte din cauza compasului meu, care în emisfera sudică avea toane. După două ore şi douăzeci de minute am zărit drept înainte un ţărm stâncos. Cel mai depărtat punct vizibil spre est bănuiam a fi Moonlight Head. Credeam că „Gipsy Moth" se îndrepta spre Oliver Hill, situat la trei sau patru mile vest de Moonlight Head,

---

26 Unitate de lungime de 6 picioare, sau în jur de 1,83 im, folosită în Anglia şi în diverse alte ţări pentru a indica adîncimea apei ; veche unitate de l'ungime din Franţa măsurînd 5 picioare sau 1,624 m. – N.T.

pe care speram că îl reperasem exact, dar nu puteam identifica precis coasta. Dacă era într-adevăr vorba de Oliver Hill, atunci mă aflam la numai 16 mile de reciful Schomburg, unde naufragiase cliperul faimosului căpitan Bully Hayes. Am schimbat direcţia când ţărmul se afla la aproximativ trei mile.[27]

Cred că am navigat cu murele la babord timp de patru sau cinci ore ca să ies din drumul cargourilor ce treceau prin această zonă. La ora 17 de-a lungul coastei a apărut o formaţie de nori obişnuită prin partea locului, denumită „Southerly Buster*: un vălătuc întins şi jos de nori, de culoare albastră-purpurie. Nu ştiam dacă erau atât de periculoşi pe dt păreau şi dacă, antrenaţi ascendent de vânt, se vor năpusti asupra mea. Aş fi dorit să ridic mai multe vele, dar vălătucul de nori mă cam speria. După relevmentele radio-goniometrice, la ora 22 mă aflam încă la 31 mile distanţă de capul Otway, pe o rută de cargouri; am zărit tocmai trei navigând în şir unul după altul. Această întâlnire mi-ar fi fost de mare ajutor dacă aş fi cunoscut exact drumul pe care îl urmau; din păcate nu luasem cu mine exemplarul din *Ocean Passage of the World* (*Rutele oceanice din toată lumea*\, editat de Amiralitatea britanică; este încă un exemplu de scăpare din vedere la pregătirea unei călătorii lungi, care apoi te amărăşte în cursul acesteia. Nu putem stabili deci care era ruta cargourilor şi dacă ele se îndreptau spre Fremantle.

Trebuia să mă îndrept mai spre sud ca să fiu sigur că

---

27 Du,pă un ziar australian, cînd am schimbat capul faţă de coastă, la vest de capul Otway, în ziua de 3 noiembrie, „un pescar australian ieşit în larg cu nava sa de pescuit languste a luat cu el fructe, şampanie şi bere ca să le dăruiască navigatorului solitar englez ; a fost însă nevoit să se Întoarcă din drum din cauza unui vunt de 40 mile pe oră şi a unor valuri apreciate la 30 picioare înălţime. După o luptă cu furtuna dusă pe 50 mile sticlele s-au spart, fructele s-au zdrobit ţi întreg echipajul navei cu motor, lung de 50 picioare, a fost apucat de rău de mare". Nu ştiu de unde a pornit acel pescar. – N.A.

mă aflam în afara rutelor cargourilor, înainte de a schimba drumul. La miezul nopţii notam în jurnal că acea rută de vapoare era tot atât de aglomerată ca şi Canalul Mânecii; am mai trecut pe lângă încă trei cargouri şi am fost nevoit să virez cu vânt din pupă ca să evit o ciocnire cu unul dintre ele. Se afla cam la o distanţa de

1 milă când schimbam direcţia şi am socotit că era destul de departe şi că aveam tot timpul necesar pentru manevră. Era prima navă de care mă apropiam atât de mult din clipa când ieşisem din Oceanul Atlantic de sud; este singura scuză pentru faptul că am apreciat atât de prost timpul necesar pentru manevră. În timpul virării navei mi-am dat seama că eram în pericol de ciocnire şi am început să mă îndepărtez de uscat ca să pot trece pe la pupa cargoului. Probabil că cei de pe vapor s-au întrebat ce aracu aveam de gând şi comandantul conştiincios şi priceput, a încetinit cargoul până la oprire. Ce bine ar fi dacă navele mari ar da tot atâta consideraţie micilor veliere. Am trecut aproape pe sub pupa cargoului, simţindu-mă de-a dreptul ridicol. Cred că manevra mea a durat mai mult decât mă aşteptam şi că vaporul naviga foarte repede.

Curând am putut zări, estompat, farul de la capul Otway. Am recepţionat un relevment de la el, dar fără să pot determina distanţa. Am apreciat că erau vreo 20 mile. Cred că mă înşelasem şi că ţărmul zărit nu era Moonlight Head. M-am agitat nespus până la miezul nopţii, din cauza vapoarelor, a nesiguranţei poziţiei, a vremii şi a vântului care, din când în când, ajungea până la tăria de furtună. Nu puteam să mă culc cu capul navei spre coasta şi fără a cunoaşte la ce distanţa mă aflam de ea; am stabilit, aşadar, pe hartă limitele de eroare ale poziţiei şi am dedus că indiferent de locul în care mă găseam, în interiorul limitelor, puteam naviga fără pericol un anumit număr de ore cu murele la babord, fără a risca să dau peste insula

King[28], asupra căreia se atrăgea atenţia în Instrucţiunile de navigaţie ale Amiralităţii britanice.

Ziua de 4 decembrie a fost cenuşiu-verzuie, cu ploaie, vizibilitate redusă şi vânt potrivnic din sud-est. Din cauza îngrozitoarelor izbituri ale valurilor eram obligat să merg foatre încet. Cu toate manevrele de vele şi calcule de navigaţie, *încă* nu pătrunsesem în strâmtoarea Bass! Performanţa zilnică era din nou mizerabilă, 52 mile. „Gipsy Moth" atingea până la 5 1/2 noduri, dar trei sau patru valuri o izbeau în şir cbligând-o să se oprească. Izbiturile nu erau prea puternice, dar suficiente ca să oblige nava să treacă la alură de mârţoagă sau să se oprească de-a binelea. De trei zile nu mai executasem observaţii la soare pentru stabilirea poziţiei. După un relevment radio, de care însă nu eram prea sigur, am fost derivat cu 10 mile spre sud, în patru ore şi jumătate din acea după-amiază.

La 16 h 30 mă aflam la 8 mile nord de capul Wickham, la capătul nordic al insulei King. Am socotit că eram destul de aproape şi am stabilit capul spre est-nord-est. Mi s-a relatat ulterior că paznicul farului de la capul Wickham observase nava mea. Afirmaţia m-a surprins, căci normal ar fi fost ca eu să observ în primul rând farul. Probabil că m-a reperat pe un ecran radar.

Prin aceasta se explică însă ceea ce s-a întâmplat o oră şi jumătate mai târziu, când m-a descoperit un avion, care s-a rotit de câteva ori deasupra lui „Gipsy Moth". A fost o dovadă de mare îndemânare să zboare în obscuritate, cu nori joşi, la 200 picioare. De fiecare dată când trecea pe deasupra mea apărea şi dispărea imediat în întunecime. Isprava avionului nu se explică decât prin cunoaşterea *exacta* a poziţiei mele, pe care eu însumi încă nu o cunoşteam precis.

La o oră înainte de miezul nopţii notam în jurnal:

---

28 Face parte din insulele Tasmaniei şi se află la intrarea vestică a strîmtorii Bass ; are 1700 de locuitori. – N.T.

„Slavă Domnului, vântul şi valurile s-au mai potolit. Nu înţeleg cum poate nava să înfrunte asemenea lovituri de berbec”. În noaptea aceea am pierdut mult timp încercând să obţin relevmente gonio de la radiofaruri. Cel mai bine m-a lămurit un radiofar de aviaţie de pe insula King. Era dificil să obţin relevmente precise cu compasul meu al cărui ac magnetic se agita nebuneşte. Aceasta pune în evidenţă încă o scăpare în pregătirile mele de călătorie; ar fi trebuit să-mi amintesc că era necesar să iau un compas cu ac prevăzut cu contragreutate, pentru înclinaţia magnetică din emisfera sudică. Apoi am mai descoperit că lămpile fluorescente din cabină deranjau recepţia relevmentelor, ceea ce constituia un inconvenient căci eram obligat să sting toate lămpile ca să pot obţine date precise.

În zorii zilei de 5 decembrie vântul a slăbit şi în acelaşi timp şi-a schimbat direcţia, făcând ca înaintarea mea să fie mai dificilă ca oricând. Era a suta zi de călătorie. Am notat în jurnal:

„În ultimele patru zile nu am parcurs decât 279 mile, luptând din greu cu vânt contrar din est, în majoritate de tăria unei furtuni; ca şi cum aş fi navigat patru zile în Canalul Mânecii cu vânt contrar înfruntând trei sferturi din timp o furtună şi în restul timpului, vânt de tăria 4. De două ori am fost obligat să ţin la capă, când nava era prea puternic izbită de valuri. Vizibilitatea a fost mizerabilă, nu am putut verifica poziţia de loc înainte de amiază, până m-am apropiat de capul Liptrap”.

Mă gândeam că era cazul să mă apropii de un port, căci terminasem ultima provizie de ceapă. În dimineaţa următoare, la

10 h 38, am zărit în faţă coasta. La amiază, vremea începuse să se schimbe; era chiar o zi caldă de vară. Realizarea zilnică a fost de 106 mile. Când am ajuns la 3 mile de coastă, am schimbat direcţia, îndepărtându-mă de

ţărm. În acel moment, mă aflam în golful Venus, de unde trebuia să navighez în volte contra vântului pentru a dubla capul Liptrap şi a pune capul spre promontoriul Wilson. În jurul promontoriului erau numeroase insule: micile arhipelaguri Glennie, Anser şi Rodondo. Din fericire vremea se menţinea senină şi mai erau şi două faruri, dar pentru un navigator solitar era destul de complicat să se strecoare pe întuneric printre acele insule. După fiecare schimbare de direcţie, din milă în milă trebuia să verific poziţia şi tot ceea ce am putut să fac în acea noapte a fost să dorm iepureşte timp de mai puţin de două ore. M-am consolat cu gândul că vântul, deocamdată contrar, îmi va deveni favorabil îndată ce voi dubla promontoriul şi mă voi îndrepta 9 pre estnord-est, către insula Gabo.

Mă înşelasem. În dimineaţa zilei de 6 decembrie, la 6 h 30 am trecut de insula Rodondo, la sud de promontoriul Wilson. Aspectul acelei insule era foarte interesant; lungă de numai vreo jumătate de milă şi înaltă de 1 150 picioare, arăta ca o stâncă enormă. M-am apropiat de ea la câteva sute de yarzi. Eram emoţionat şi mi se părea ciudat să privesc stâncă şi solul, după atâta vreme de când nu mai zărisem pământ în apropiere. Mica insulă era o bucată de pământ cu aspect solid, o stâncă stearpă, semănând cu calota unei pălării melon ieşind din apa mării.

Am menţinut murele la babord până am ajuns în apropierea altei insule, la şapte mile est de Rodondo, după care am schimbat din nou capul. Dar îndată vântul a devenit iarăşi contrar. La amiază realizasem cu totul doar 62 mile, dublând promontoriul Wilson.

Mai aveam încă 449 mile până la Sydney. Vântul nu numai că era contrar, dar adia doar ca o simplă briză uşoară, aşa că se părea că va mai trece vreme înainte de a ajunge la Sydney. Am notat în jurnal: „Judecând la rece, din cauza acestei brize slabe potrivnice îmi vor trebui opt zile ca să străbat 400 mile; mă consolez însă că putea fi şi

mai rău. a în noaptea de 7 decembrie aproape că am stat imobilizat de acalmie, dar m-am încurajat cu gândul că o dată ce voi dubla insula Gabo, vântul îmi va deveni favorabil. La ora 8 dimineaţa am ridicat velastraiul mare. Îndată, acţiunea lui s-a făcut simţită, viteza a sporit, dar împiedica buna funcţionare a velei de direcţie. Venind de la Newcastle vaporul „Illowra” mi-a urat un călduros bun sosit cu sirena de ceaţă, dar mi-a produs multă spaimă apropiindu-se prea mult de pupa navei mele, în timp ce manevram corespunzător schimbărilor de direcţie ale vântului. Am notat în jurnal: „Orice tensiune nervoasă mă face să mă simt slab fiziceşte ca un copil”.

La amiaza aceleiaşi zile mă aflam la 35 mile distanţă de coasta districtului Gippsland Lakes[29], alunecând fantomatic în adierea slabă a vântului, când am fost descoperit de câteva nave pescăreşti, pline de reporteri ale diferitelor ziare. Mai întâi am auzit un zbârnâit de motor şi am ieşit repede din cabină ca să descopăr, nu departe, o primă navă plină cu reporteri şi fotografi. Am răspuns la saluturile lor şi câtorva întrebări, dar am refuzat să mă las fotografiat. Până la sfârşit m-am gândit să nu le par ursuz şi le-am spus că voi reveni pe punte după 10 minute. Au protestat spunându-mi că mai veneau şi alte ambarcaţii cu reporteri şi că deci doreau să aibă prioritate. Le-am răspuns că-mi pare rău, dar că nu pot face altfel; adevărul este că eram nebărbierit şi că doream să-mi dau barba jos la repezeală şi în acelaşi timp să-mi schimb îmbrăcămintea ca să nu mai par un adevărat vagabond. După 90 de zile în care nu văzusem de aproape nicio figură omenească eram exuberant, amabil, dându-mi silinţa să fiu cât mai agreabil. Mărturisesc că aş fi preferat să nu fiu descoperit înainte de a ajunge la Sydney, iar primul ţărm zărit de când am plecat din Europa să fi fost promontoriul Sydney.

Mai târziu, un trauler I-a adus pe Lou d’Alpuget,

---

291 Regiune pe coasta sud-estică a Australiei – N.T.

ziarist la „Sidney Sun” pe care îl mai întâlnisem la Newport, Rhode Island[30], cu ocazia curselor nautice pentru Cupa americană din 1962. S-a apropiat într-o barcă de cauciuc de „Gipsy Moth” spunându-mi: „V-am adus în dar câteva cepe şi o sticlă de whisky”. I-am răspuns la rându-mi: „Nu pot primi nimic la bord; ştiu din experienţa anterioară cât de stricţi sunt vameşii de la Sydney şi ce scandal îmi vor face dacă iau contact cu cineva înainte de vămuire”. Mi-am amintit că şi în timpul zborului cu avionul prin Australia vameşii australieni au fost foarte severi în privinţa respectării legilor şi tuturor prescripţiilor. Calm, Lou m-a contrazis spunându-mi că eram aşteptat de o enormă manifestaţie de bun sosit şi că autorităţile vamale vor renunţa la formalităţi. Am socotit că era nepoliticos să refuz darul făcut cu atâta bunăvoinţă deşi nu mai băusem de loc whisky în timpul călătoriei şi mă dezobişnuisem de această băutură. Desigur că nici vameşii – altfel foarte prietenoşi – nu vor fi prea bucuroşi să se dea publicităţii o astfel de fotografie.

O altă navă, presupun de pescuit, s-a apropiat atât de mult de mine, încât un ziarist de La „Melbourne Age” mi-a aruncat un ziar. Timonierul de pe navă nu a apreciat însă bine distanţa şi a lovit pupa navei mele „Gipsy Moth” la 1 sau 2 picioare de cârma automată, adică de partea în care aceasta este fixată de pupă, şi anume, la suportul paletei demontate. Am reuşit cu greu să mă îndepărtez de nava „inamică”, şi cred că am scăpat şi de alte avarii mai grave; în schimb, în timpul manevrelor m-am lovit la cot. Fără să vreau am tras o înjurătură. Rareori mi-a fost dat să văd un om mai scandalizat ca acest ziarist galben şi în acelaşi timp mut de indignare. Când nava s-a îndepărtat, am căutat să văd în ce constă avaria şi, revenindu-mi din accesul de mânie – pe care întotdeauna îl regret

---

30 8 Oraş şi port la Atlantic, în sud-estul statului Rhode Island din S.U.A.

— I-am făcut cu mâna ziaristului un semn prietenesc. Acesta, cunoscându-şi bine meseria şi bun diplomat, nu a relatat înjurătura (de altfel, nici nu se putea tipări!), ci a povestit că am exclamat: „Pesemne că doar duminica faci pe timonierul!” Se pare că această pretinsă exclamaţie a mea i-a amuzat teribil pe cititorii australieni; de altfel m-a amuzat şi pe mine, căci niciodată până atunci nu mai auzisem această expresie!

În ziua aceea, la amiază, am constatat o realizare zilnică de numai 59 mile. Seara am întins curelele prin care motorul de rezervă acţiona alternatorul. S-a auzit un zgomot puternic după care a început să miroasă a ars. Din cele două curele abia puse în funcţiune una s-a rupt în bucăţi. Noroc că ajunsesem să mă obişnuiesc cu incomoda operaţie de ajustare a curelelor. Când am executat-o prima dată, în larg, mi-a părut groaznic de dificilă din cauză că jumătate din şuruburi trebuiau strânse doar după pipăit. Dar până la urmă te obişnuieşti cu toate.

Nu mai aveam curent electric decât în acumulatoare şi am anunţat postul de radio Sydney că începând din acel moment nu mai puteam emite sau recepţiona decât comunicări urgente. Am cerut să mi se comunice frecvenţa radiofarului de pe insula Gabo; mi-au dat-o, precum şi pe cea a aeroportului de la Sydney. Toţi operatorii radio australieni au fost foarte prietenoşi şi gata să-mi sară în ajutor.

Până atunci navigasem continuu în volte, contra vântului, tiâip de şase zile. Când, în sfârşit, am scăpat de vântul contrar, acesta a devenit foarte slab; apoi înaintarea mi-a fost frânată de puternicul curent care merge de la sud la vest scăldând coasta statului New South Wales. În după-amiaza zilei de 8 decembrie, tocmai când mă întrebam dacă trebuie să cobor velastraiul mare, am auzit un şoc puternic care a făcut să vibreze coca. Am ieşit repede pe punte crezând că s-a rupt ceva, dar în primul moment totul

mi s-a părut în regulă. Apoi am observat că unul dintre straiurile de la vârful arborelui trinchet şerpuia atârnând în jos, în loc de a fi întins şi drept. Nu-mi dădusem seama de prima dată din cauză că velastraiul mare rămăsese susţinut de grandee şi de fungă. Ambele straiuri de la vârful arborelui trinchet erau căzute jos, încolăcite, atârnând în apă. Se mai menţineau încă doar două straiuri mici. Am manevrat velastraiul mare – după ce l-am scos din apă fără multă greutate – precum şi cele două straiuri de la vârful arborelui trinchet. Cârligul de la capătul arborelui, care menţinea aceste straiuri de vârf, cedase la sudură. Se punea întrebarea dacă ruptura slăbise şi celelalte două straiuri mai mici. Dacă şi acestea cedau, nu mai aveam posibilitatea să manevrez velele din provă până nu improvizam un strai la partea de sus a arborelui; şi chiar în acest» caz viteza se reducea simţitor. Mi-am pus ochelarii de vedere la îndemână – pentru timpul nopţii – şi am privit cu atenţie partea de sus a arborelui, dar ploaia mă împiedica să pot vedea ceva. Mi-a fost teamă de straiuri până ce am ajuns la Sydney, deşi cele două mici au rezistat.

În seara următoare, la 9 decembrie, s-a întâmplat un lucru ciudat. Mă aflam la provă şi demontam lumina de poziţie tribord, când deodată am simţit că mă aflu aproape de suprafaţa apei, aproape în atingere cu ea; puntea provei se afla la cinci picioare deasupra apei. Am privit spre pupă şi mi s-a părut că nava se scufundă. Am alergat într-acolo şi am coborât în cabină pentru a

1 Unul dintre statele Confederaţiei australiene, cu capitala la Sydney. – *N. T.*

ridica panoul de deasupra santinei. Mă aşteptam s-o găsesc plină cu apă provenită dintr-o gaură neştiută prin care ar fi năvălit puternic; nu mică mi-a fost mirarea când am văzut că în santină nu era apă de loc. Nici vorbă de scufundare. Probabil că am avut o iluzie optică

asemănătoare mirajului, dar senzaţia netă a fost că nava naufragia. Sper să nu am parte niciodată de aşa ceva, în realitate.

În dimineaţa de 10 decembrie „Gipsy Moth" era în calm, dar după-amiază a început să sufle o briză din nord-est. Din nou vântul era contrar, dar vremea era de un senin perfect. Am chemat prin radio postul de la Sydney şi am rugat să-i transmită Sheilei un mesaj prin care să-i spună că începând de la miezul nopţii nu am înaintat din lipsă de vânt, că abia acum am reluat navigaţia şi că mai aveam de parcurs 102 mile.

După-amiază mi-a dat de urmă un avion. Bănuiesc că pilotul recepţiona mesajul pe care tocmai îl comunicasem prin radio, căci mă aflam încă la cel puţin 50 mile în larg de coastă şi nu dădusem date despre poziţia mea. Probabil că a zburat de-a lungul unui arc de cerc cu raza de 102 mile având centrul la Sydney. „Gipsy Moth" naviga lăsând o d-ră de spumă; era destul de înclinată, având ridicate vela mare, velastraiul artimon, un foc şi velastraiul trinchet. După ce am trecut de insula Gabo, am făcut un ocol de vreo 80 mile în larg pentru a mă feri de navele şi de avioanele venite să mă întâmpine. Din păcate, cu cât navigam mai în larg, cu atât eram antrenat într-un curent ce se îndrepta spre sud, iar când, la 10 decembrie, am revenit către coastă şi, la căderea serii, am zărit ţărmul, am observat strălucirea unui far pe care l-am recunoscut a fi cel de la promontoriul Perpendicular de la extremitatea nordică a golfului Jervis. Pesemne că mă aflam mult mai la nord Vederea farului m-a emoţionat profund căci în acest golf am amerizat în 1931 cu hidroavionul meu „Gipsy Moth" la sfârşitul primului zbor solitar peste marea Tasmaniei, din Noua Zeelandă în Australia. Acolo am pierdut vârful unui deget din cauza unei stângăcii comise când am agăţat hidroavionul la o macara pentru a fi ridicat pe puntea navei port-avion „Albatross".

Cu toate că pe hartă se atrage atenţia asupra faptului că de-a lungul acelei părţi a coastei australiene curentul spre sud are patru noduri, îmi era greu să cred din cauza aspectului neted, obişnuit, al suprafeţei mării. În afară de curent mai aveam de înfruntat şi un vânt nord-nord-est care sufla exact dinspre Sydney. „Gipsy Mocha pierdea viteză spintecând valurile şi şi-a încetinit mersul până la

4 1/2 noduri. Sâmbăta, 11 decembrie, după ce am execuoat o voltă în larg şi alta către Port Kembla[31], nu a fost de loc surprinzător să constat că, de fapt, mă găseam mai departe spre sud decât fusesem înainte de volte. M-a surprins un acces de desperare, pesemne din cauza extenuării nervoase; mi se părea că eram condamnat să lupt acolo săptămâni întregi cu vântul şi curentul, executând volte, fără să înaintez.

Pentru a mai diminua izbiturile valurilor ridicate de briza ce se înteţise, m-am limitat să navighez numai cu velele de furtună. La miezul nopţii m-am hotărât să fac încercarea de a narviga mai repede şi am ridicat mai multă velatură cu scopul ca, printr-un efort, să ajung a doua zi la Sydney. Extenu-ait cum eram, mi-au trebuit două ore ca să ridic focul de drum şi vela mare; am desfăcut apoi din terţarole vela artimon şi am făcut ordine la bord. După fiecare câteva minute eram obligat să mă opresc ca să mă odihnesc şi să-mi recapăt respiraţia. După ce am terminat, „Gipsy Moth", cu vânt din provă, nu înainta decât cu patru noduri; izbiturile valurilor o opreau mereu, cam la fiecare minut. Nu mai puteam să las nava să se autoguverneze, căci ori se plasa prea strâns în vânt, ori ieşea de sub vânt, aşezându-se travers pe acesta. Dimineaţa, la 5 h 40 notam în jurnalul de bord: „Am stat 70 de minute în cocpit încercând să echilibrez cârma ou ajutorul parâmei palancurilor. «Gipsy Moth «se comportă ca o navă foarte

31 Centru siderurgic în Australia, la sud de Sydney. – N. T.

neechilibrată şi instabilă/[32]

La 8 h 30 am încercat să pornesc «motorul, dar acumulatoarele erau complet descărcate. Nici legătura prin radio nu am reuşit s-o stabilesc. Restul de curent din acumulatoare îl utilizam doar noaptea, pentru luminile de poziţie, importante aici, în plină rută de cargouri.

Totuşi, am mers încet înainte, navigând cum puteam. La ora 10 dimineaţa am dublat capul Baily, la extremitatea sudică în Botany Bay. Mai aveam numai 13 1/2 mile de mers până la Sydney. O elegantă şalupă albastră grănicerească a ieşit din Botany Bay în întâmpinarea mea şi mi-a urat bun sosit. Am ridicat pavilionul „White Ensign" şi flamura Escadrei regale de iahturi. Am navigat încet, în volte, spre coastă. Pe măsură ce mă apropiam de ţărm a început să bată briza 9 pre uscait şi aproape că aş fi putut pune capul spre Sydney, făcând numai câte o voltă în larg, de numai 1 – 2 mile, la fiecare 5 mile. Îndată ce am trecut de promontoriile din Sydney vântul a devenit larg şi s-a înteţit până la o Briză puternică. „Gipsy Moth" a început să arate ce este în stare, atingând din timp în timp 8 noduri.

32N umai în urma experienţei din cursul călătoriei am ajuns să cunosc caracte- risticele nautice ale navei mele. M-a interesat mult modelul de navă cu vele, de tip „Gipsy Moth IV" lansat pe piaţă de societatea „Hobbies Ltd". Este unul din diferitele tipuri de nave cu vele, corespunzătoare pentru cursele Rotind Pond sau altele asemănătoare, adică destinate unor regate pe lacuri din parcurile publice.
Cînd „Hobbies Ltda a realizat primul său prototip de carenă la mărime naturală, la primele teste de plutire, acesta a prezentat „toate aparenţele unei stabilităţi statice*. Cînd s-au montat vele şi au început probele de navigaţie, s-a constatat însă că nu avea o chilă suficient de grea şi că nava avea tendinţa să se încline într-o parte, ajungînd cu velele în apă. S-a întîmplat la fel ca la primele probe de navigaţie ale lui „Gipsy Moth IV". Atunci au reproiectat chila, făcînd-o mai adincă şi modificînd greutatea balastului ; de asemenea, chila a fost prelungită spre pupă, către locul cîrmei, a$a cum recomandase Warwick Hood, la Sydney, cînd am acostat acolo. Cînd modelul a fost probat prin telecomandă, s-a constatat că rezista la comenzi, apoi a şavirat cu zgomot.

Nu puteam menţine direct echea, dar guvernam cu ajutorul celor două palancuri montate câte unul de fiecare parte a echei, la peretele cocpitului. Aş fi putut reduce sarcina pe eche şi cârmă renunţând la vela mare, dar acum navigam repede având vântul dinapoia traversului şi strecurându-mă printr-o flotilă

S-au executat mai departe probe de navigaţie cu modelul şi i s-a îmbunătăţit performanţa prin reducerea suprafeţei cârmei, mărindu-se totodată şi grosimea dârmei pentru a corespunde chilei modificate.

S-a constatat apoi că vela artimon „avea tendinţă să facă să vireze modelul, împiedicându-l să ţină capul”, ceea ce însemna că vela artimon nu se echilibra cu velele din provă şi, în consecinţă, readucea modelul în vânt. Prezent şi la „Gipsy Moth IV” acest defect a fost în parte remediat la Sydney prin deplasarea spre provă a straiurilor de la extremitatea de sus a arborelui. Prin aceasta s-au rezolvat multe probleme de echilibru în cursul navigaţiei. La model, constructorii au redus suprafaţa velei artimon obţinând un efect similar. Când modelul a fost echipat cu vela mare, aceasta se masca şi fâlfâia, pierzând din randamentul propulsiei. Pentru ca modelul să navigheze cum trebuie a fost necesar să i se reducă dimensiunea velei mari. Până la sfârşit s-a constatat că viteza ţi performanţa generală a modelului erau mult sub aşteptările constructorilor. Ei au crezut că greementul şi coca navei erau cele mai bune de pe piaţă, dar când performanţa modelului a fost comparată cu a altor iahturi de cursă telecomandate, a rămas în urma lor atât în ceea ce priveşte viteza cât şi posibilitatea de manevrare.

Iată concluzia mea la toate acestea: ce păcat că cei care au construit nava mea „Gipsy Moth IV* nu au avut timpul suficient ca să execute un model pe care să-i probeze în *Round Portdy* înainte de a construi nava în mărime naturală! Câte necazuri şi eforturi aş fi evitat prin

descoperirea şi remedierea acestor neajunsuri înainte de plecarea în călătorie! – (n.a.) de ambarcaţii de toate tipurile şi mărimile. Nu îndrăzneam să risc a orienta ghiul la travers de teama unei puneri în pană care ar fi avut ca rezultat un blooaj al dispozitivului de guvernare, urmat, probabil, de abordaje sau ciocniri. Am întrebat prin portavoce şalupa Escadrei regale de iahturi de la Sydney când pot veni în vânt şi am cerut şalupei grănicereşte să îndepărteze ambarcaţiile din pupa şi baborckil meu, ca să pot veni în vânt şi să opresc fără a fi asaltat de şalupele şi ambarcaţiile televiziunii. Au răspuns cu promptitudine la cererea mea. Am venit în vânt, am virat apoi cu murele la tribord, cu toate velele mascate. „Gipsy Moth" şi-a încetinit aproape complet mersul. O şalupă a acostat-o şi în minutul următor Sheila şi Giles au urcat la bordul navei mele. A fost o reîntâlnire fericită şi în timp ce desfundam o sticlă de şampanie pe punte, un pilot de grăniceri a luat conducerea navei. Cum nu putea porni motorul din cauza lipsei de curent electric „Gipsy Moth" a fost luată în remorcă de şalupa Escadrilei regale de iahturi de la Sydney. La 12 decembrie, la 4 h 30 „Gipsy Moth<e a intrat în portul Sydney, după o călătorie de 107 zile, 5 h 30 calendaristice sau, mai exact, după 106 zile, 20 h 30, durată efectivă ţinând seama de schimbarea longitudinii. Distanţa străbătută a fo9 t de 14 100 mile, calculată după totalul realizărilor zilnice, de la amiază la amiază.

9

În Australia

Cele mai multe clipere aveau ca destinaţie Melbourne, dar eu am ales drumul mai puţin umblat, care ducea la Sydney. Poate că este cazul să dau unele explicaţii în privinţa acestei alegeri, deoarece Melbourne este un punct de acostare mai bun, situat cu 500 mile mai aproape de Plymouth. Ca să ajungi la Sydney, mult mai departe de Melbourne, trebuie să înfrunţi grelele condiţii de navigaţie

din strâmftoarea Bass şi apoi să urmezi că<t mai aproape coasta New South Wales pentru a evita puternicul curent orientat spre sud, de care am vorbit în capitolul precedent. Pe această rută navigaţia este întotdeauna dificilă pentru navele cu vele – cum a fost de altfel şi pentru mine – din cauza vânturilor variabile şi a curenţilor orientaţi spre ţărm care ameninţau în mod permanent să fiu împins într-un golf sau să rămân fără vânt şi derivat spre ţărm de un curent.

Spre Sydney merg multe nave comerciale, cele mai multe transportând pasageri sau tot felul de mărfuri. În ceea ce» priveşte performanţa obţinută de mine faţă de timpul realizat de clipere, aş fi putut termina prima parte a călătoriei la Melbourne şi poate că ar fi fost mai logic să procedez astfel. În ziua de 4 decembrie, la amiază, se împliniseră 99 de zile de călătorie şi mă aflam doar la 118 mile depărtare de Melbourne. Ar fi fost simplu să navighez cu vânt din pupă şi să acostez la Melbourne, împlinind astfel 100 de zile de la plecarea din Plymouth. Aveam însă motivele mele personale să merg la Sydney. Mai fusesem încă de patru ori acolo şi de fiecare dată trăisem momente pasionante, adesea romantice, pe care le-am consemnat în cartea mea *Along the Clipper Way*:

„La prima mea vizită am ajuns în acest port măreţ venind cu un vapor din Noua Zeelandă; mă urcasem la bord la Wellington îndrăgostit lulea de o faită fără inimă şi încrezută, care călătorea cu acelaşi vapor spre Sydney. Deşi eram convins că nu voi «supravieţui» acestei grele încercări, inima mea sfâşiată s-a consolat totuşi. Următoarea vizită am făcut-o cu avionul meu «Gipsy Moth», ca punct terminus al celui de-al doilea zbor solitar întreprins din Anglia în Australia. Era în ianuarie 1930. M-a întâmpinat şi apoi m-a escortat o escadrilă de avioane. Eram atât de emoţionat la vederea mulţimii care mă aştepta pe aeroportul Mascot, încât am aterizat înfricoşat

ca un iepure săltând pe o pajişte. Tumultuosul şi prietenosul bun venit al locuitorilor din Sydney mi s-a părut unic în felul lui.

A treia oară am sosit la Sydney din est, după ce am executat primul zbor solitar peste Marea Tasmaniei, din Noua Zeeiandă în Australia. Pilotam hidroavionul meu «Gipsy Moth». Amerizarea şi apoi primirea mea în marele port al Sydney-ului au fost însoţite de aceleaşi mari emoţii. A patra viz tă mi-a prilejuit-o plecarea în zbor de la Sydney La Pekin şi apoi la Londra cu monoplanul «Puss Moth»[33]. Era în 1936.

Mă gândesc cu plăcere la velierele care, plecând în Anglia, trec printre promontoriile Sydney-ului şi ancorează în apele liniştite ale portului cu acelaşi nume, după ce au parcurs 14.000 mile de la Plymouth".

Minunata manifestare de bun sosit a locuitorilor Sydney-ului îmi dădea din nou un soi de mândrie şi mă bucuram că şi de data asta alesesem acest port ca escală în Australia.

La zece minute după ce am păşit pe ţărm, am înfruntat o conferinţă de presă cu 94 de ziarişti şi reporteri de radioteleviziune, se pare cea mai numeroasă dintre toate conferinţele de presă ţinute vreodată la Sydney. Era, desigur, un contrast izbitor cu solitudinea mea de peste trei luni de luptă cu marea, zi şi noapte, având doar scurte răgazuri de două-trei ore la rând. Când am văzut, ulterior, filmul conferinţei, am observat, cu interes, cum, la început, înregistrasem destul de greu sensul întrebărilor şi reacţia întârziată a răspunsului. Cu trecerea minţitelor, receptivitatea îmi devenea mai rapidă. Multe întrebări au fost insidioase altele metafizice. Mă simţeam împroşcat parcă cu întrebări, după o sută de zile de solitudine şi de luptă îndârjită cu stihiile pentru supravieţuire. În

---

338 Numele unei specii de molie din ordinul Lepidoptera, de talie mai mare, trăind în Europa. – N.T.

asemenea împrejurări nu-ţi mai dai seama de ce este serios sau nu. La întrebarea: „când aţi avut moralul cel mai scăzut?” răspunsul cel mai cuvenit ar fi fost: „când am terminat provizia de gin”.

Iaht-clubul regal de la Sydney m-a invitat să acostez la cheiul lor, propunere primită de mine cu bucurie. „Sufletul” acestui agreabil şi minunat Iaht-club era mereu tânărul şi entuziastul Max Hinchliffe, fost căpitan în Marina australiană. Când I-a cunoscut Sheila, înaintea sosirii mele, îi lăsase impresia unui om distant, dar de fapt alta era realitatea: îi vorbise de partea urechii lui surde, motiv pentru care, de altfel, părăsise şi marina. Nu cred să existe undeva oameni mai generoşi ca locuitorii Sydneyului, şi mai ales ca membrii Iaht-chubului local. Clubul, care are un şantier naval propriu pentru ambarcaţii, cu marangozi, tâmplari şi mecanici, mi-a pus la dispoziţie toate instalaţiile pentru a o readuce pe „Gipsy Moth” în stare de a înfrunta Capul Horn. Max a fost neobosit în ajutorul pe care mi I-a dat asigurându-mi imediat concursul lui Warwick Hood, constructorul proiectant al iahtului „Dame Pattie” ce concurase în cursa pentru Cupa Americii din 1967. Pe Alan Payne îl cunoscusem, împreună cu Sheila, încă din 1962, la Newport, Rhode Island, după ce străbătusem solitar Atlanticul de nord; era proiectantul navei australiene „Gretel” de tip 12 Metri care participase alături de navigatorii americani în cursa pentru Cupa Americii din 1962. Alan nu mai practica independent construcţia de nave ci proiecta ambarcaţii în împrejurimile Sydney-ului, pentru firma Havilland. Aşadar aveam asigurate sprijinul şi colaborarea celor doi constructori navali, pe care îi socoteam ca cei mai pricepuţi din lume.

În primul rând ei au încercat să mă convingă că, aşa cum era amenajată, „Gipsy Moth IV” nu corespundea scopului propus. I-am spus lui Warwick că anume a fost

construită aşa de robustă ca să facă faţă unei şavirari sau chiar unei dări peste cap. El mi-a replicat că ou o asemenea formă de carena nava nu se va redresa. N-am mai avut ce să-i 9 pun. Alan era de aceeaşi părere şi căuta să mă convingă să nu mai continui cursa. Oamenii ştiau ce vorbeau; în sălbatica Mare a Tasmaniei se întâmplă mereu şavirări. Nu cred însă că e cazul să dan amănunte aici despre tot ceea ce am discutat atunci. Când au văzut cât sunt de hotărât să-mi continui călătoria au renunţat să mă mai convingă să renunţ şi s-au pus pe treabă ca să facă din „Gipsy Moth" o navă care să poată înfrunta cele mai grele condiţii de navigaţie. I-am spus lui Warwich că „Gipsy MothM se pune travers pe vânt cât ai clipi din ochi. El a dat acest cusur pe seama chilei şi a schiţat o extindere metalică pentru a reduce golul dintre partea cea mai de jos a chilei şi călcâiul cârmei. Susţinea că ar fi necesară şi o extindere înainte a chilei, lucru de care şi eu eram foarte convins, dar care era practic imposibil. Am fost de părere să se reducă la două cele patru straiuri ce fixau de probă partea de sus a arborelui trinchet şi el a admis. Am mai cerut ca straiurile să fie fixate de punte cât mai înainte posibil. El s-a cam împotrivit, dar eu eram foarte convins că centrul de velatură din probă trebuia neapărat deplasat înainte. Warwick a mai insistat să se execute un plan complet diferit al aranjamentelor tuturor aparatelor şi proviziilor de la bord. În general propunea concentrarea greutăţilor spre mijlocul cocăi în aşa fel ca extremităţile să rămână mai uşoare pentru a păstra rezerve de flotabilitate. Ar fi preferat ca porţiunea din cocă situată deasupra cârmei să nu fie ascuţită şi îngustă, ci laită, dar nu vedeam posibilitatea practică a unei atare modificări. Warwick nu s-a limitat la sfaturi teoretice ci a petrecut ore întregi căţărat pe arbore, verificând greementul şi urmărind să înlăture toate defectele; de exemplu, a făcut să funcţioneze anemometrul şi girueta, care mai înainte se

încăpăţânaseră să meargă. A schimbat complet sarcinile pe şarturile arborelui trinchet cu scopul de a reduce presiunea pe mijlocul arborelui în cazul unei şavirări; din experienţe anterioare s-a constatat că o asemenea presiune mare este în stare să rupă partea centrală a arborelui în mai multe bucăţi separate. (Trebuie să spun că, în afară de două straiuri, ulterior nu am modificat niciunul dintre reglajele stabilite după indicaţiile lui Warwick). Alan a fost cu totul de acord şi, pentru motive de securitate, a mai adăugat una sau două modificări; de exemplu a mai completat două traverse care să întărească bocaportul din provă, greu, slăbit din încheieturi şi în general prost proiectat. Mi-am amintit că din prima zi a probelor de navigaţie balamalele prea mici ale bocaportului s-au rupt, iar traversele adăugate prezentau neajunsul că ţineau permanent închis bocaportul, astfel că nu mai puteam coborî velele jos, în cabina de la provă, direct de pe punte. Din păcate, după cum voi arăta mai târziu, nu am fixat aceste traverse chiar imediat după plecarea de la Sydney.

Meşterii de pe şantierul Iaht-clubului de la Sidney au muncit din greu pe „Gipsy Mothfe şi mărturisesc că nu mai avusesem prilejul vreodată să văd oameni lucrând la o navă atât de repede şi de eficient. Din cauza sărbătorilor Crăciunului lucrările au întârziat deşi inginerul Bob Williamson a lucrat şi în timpul lor pentru a realiza mai devreme programul de amenajări şi de revizii ale navei. Jim Perry, şeful şantierului, excelent marangoz şi tâmplar, şi-a dat toată osteneala pentru a opri, infiltraţiile de apă de la punte. A montat o bordură în jurul gheretei (acoperişului) cabinei, la îmbinarea cu puntea şi a reuşit să etanşeze toate porţiunile pe unde se infiltra apa, în afară de una. A căutat, cu orice preţ, să oprească infiltraţiile de-a lungul marginii punţii, călăfătuind cu substanţă cauciucată, ceea ce a redus considerabil porţiunile de

infiltraţie; dar acestea erau consecinţa unor greşeli fundamentale de proiectare sau de construcţie, imposibil de remediat complet. A căutat să repare tambuchiul din cocpit, pe unde eram împroşcat deseori cu apă atunci când lucram la maşina de gătit, iar valurile spălau puntea. Deşi a făcut tot ce i-a stat în putinţă, din când în când tot mai primeam câte un duş cu apă de mare peste ceafă atunci când vreun val ajungea peste tombuchi.

Vinciurile Lewmar mi-au produs o mulţime de necazuri şi de multe ori m-au băgat în încurcături. De obicei viram de bord nava fără a folosi vinciul pentru a manevra scota focului. Începeam prin a vira scota când nava venea în vânt şi făceam volta scotei la tachet înainte de a se termina întoarcerea navei. Mă bizuiam însă că vinciul se roteşte liber cu cele două bucle de parâmă pe care le-am înfăşurat în jurul lui. De multe ori însă vinciul refuza, fiind blooat. În momentul când am derulat scota de pe vinci, era prea târziu ca să o mai prind în tachet şi volta era ratată. Ar fi trebuit sau să mă las derivat de vânt până ce deblocam vinciul, sau să revin la drum şi apoi să mă ocup de deblocarea vinciului. Nu pot aşterne pe hî/me tot ce mi-a venit la gură, mai ales când necazurile se întâmplau noaptea. Greşisem când presupusesem că blocarea vinciurilor era provocată de apa sărată. La Sydney am examinat mai amânuţit problema şi am ajuns la concluzia că apa sărată nu avea nicio vină; cauza reală provenea din confecţionarea vinciului, la care s-au folosit trei metale diferite aşa că blocarea se datora coroziunii electrolitice. Este de necrezut ca o firmă să livreze astfel de vinciuri pentru o navigaţie în larg de lungă durată. O firmă australiană care confecţiona vinciuri Barlow mi-a dăruit cu amabilitate o garnitură din acest tip de vinciuri şi mărturisesc că în călătoria de întoarcere niu a fost nevoie să le curăţ niciodată sau să le pun vreo picătură de ulei, iar la sfârşit aveau încă aspectul nou-nouţ. Mă nedumerea

faptul că deşi cerusem proiectantului să prevadă pe „Gipsy Moth IV” un tip special de vinciuri – alegând chiar împreună modelul la o expoziţie de nave şi aparatuă de bord – acesta folosise un tip diferit, care mi-a produs enorme dificultăţi.

În ceea ce priveşte cârma automată, Jim Mason s-a ocupat de ea în mod special. Era pilotul şi proprietarul iahtului „Cadence” cu care câştigase recent cursa Sydney-Hobart[34], una dintre cele mai disputate curse de navigaţie în larg, celelalte două fiind cursele Bermuda şi Fastnet. Dintre acestea, cursa Fastnet este cea mai dificilă, Sydney – Hobart cea mai severă, iar pentru cursa Newport-Bermuda a fost necesar să se limiteze numărul participanţilor la 150 de iahturi. Jim Mason a pus să se confecţioneze două plăci din oţel inoxidabil pentru rama cârmei automate, înlocuindu-le pe cele rupte şi le-a montat la locul respectiv, consolidându-le. Dar din păcate, cârma automată a devenit şi mai grea. Pe de altă parte, Jim Perry a reparat paleta cârmei automate şi, ca urmare, şi aceasta s-a făcut mai grea. Din cauza creşterii greutăţii, însă, cârma automată necesita mai mult vânt ca înainte pentru a fi mişcată; pentru a contrabalansa creşterea greutăţii, am adăugat o contragreutate de plumb, mai grea decât cea dinainte. Dar şi aceasta, la rândul ei, imprima un efort mai mare pe dispozitivul paletei şi mai târziu, în timpul călătoriei, am îndepărtat-o, înlocuind-o tot cu greutatea veche, mai uşoară.

Velele au fost demontate pentru reparaţii şi s-au cusut pe ele întărituri ia punctele de frecare. Când am ajuns la verificarea velaturii, îngrijorat de greutatea /mult mai mare a cârmei automate am cerut şi o velă specială pentru autoguvernare, prevăzută cu ghiu. Vela a fost terminată şi livrată în 24 ore de la comandă.

---

34 Insulă mica lîngă coasta sud-estică a Irlandei ; de fapt, cursa are loc pe distanţa Cowes—Plymouth. – N. T.

Acest interval de timp petrecut împreună cu Sheila şi Giles a fost foarte obositor. Mai întâi a trebuit să suport manifestaţia de bun venit din partea locuitorilor din Sydney care se întreceau să ne facă şederea cât mai plăcută.

Doream să ajung la Capul Horn înainte de sfârşimil lui februarie, ceea ce însemna să plec de la Sydney cel mai târziu la mijlocul lui ianuarie. Prietenii din Sydney considerau că o dată ajuns în oraşul lor, terminasem călătoria şi cu greu puteam să-i fac să înţeleagă graiba mea de a pleca cât mai curând mai departe. Cât despre Sheila şi Giles, ar fi fost bucuroşi să mai stau încă câteva luni. Cu extraordinara ei perspicacitate în relaţiile cu publicul Sheila a preluat, imediat după debarcare, asupra ei, o mulţime din solicitările cu care mă copleşeau presa, radioul şi televiziunea. Giles, împreună cu câteva prietene, a descărcat lucrurile de pe navă ca să se poată începe reparaţiile şi a acţionat în numele meu pentru efectuarea diferitelor operaţii în legătură cu modificările propuse de Max. După ce s-a potolit şi agitaţia şi convorbirile cu ziariştii, Sheila a început să organizeze aprovizionarea din nou cu alimente şi refacerea stocurilor. Era mijlocul verii şi căldura soarelui fierbinte de la Sydney părea toridă pentru cineva abia sosit din iarna Angliei. Programul de lucru era foarte încărcat. Nădăjduisem ca fiul meu mai mare, George, care locuia în Australia de douăzeci de ani şi Gay, soţia lui, îmi vor da o mână de ajutor, dar erau tineri însurăţei şi numai de aşa ceva nu le ardea.

Prins în vârtejul preocupărilor, după o primă întâlnire i-am mai văzut doar de câteva ori. Eram foarte slăbit dar nu aveam posibilitatea să mă odihnesc suficient ca să mă refac. Nici piciorul nu era complet vindecat – mă durea la mers – şi cred că m-aş fi îndreptat repede dacă aş fi izbutit să fac exerciţiile necesare. Le aveam în programul de dimineaţă dar nu era suficient. Ar fi fost foarte indicat

înotul, dacă aş fi avut la îndemână o mică suprafaţă izolată de apă liniştită, dar de când am avut necazuri cu plămânul, detestam să intru cu capul sub apă şi nu puteam înfrunta faimoasa hulă deferlantă a mării din jurul Sydney-ului. Colin Anderson, al cărui fiu, Robert, este finul mamei lui Tony Dulverton, era dentist stabilit la Sydney, după ce a servit în Forţele aeriene australiene în timpul războiului; mina reparat dintele rupt, dor s-a alarmat de slăbiciunea mea şi m-a convins să consult un doctor (Warwick Stening), care m-a uimit spunându-mi că, după cele descrise de dentist, crezuse că am o tumoare la coloana vertebrală! Menţionez toate acestea, din cauză că şi el făcea parte dintr-un grup care exercita asupra mea, cu o insistenţă obsedantă, presiuni ca să nu mai continui călătoria.

Două fotografii luate la sosire mi-au provocat şi mari necazuri pledând şi ele pentru întreruperea călătoriei. În prima, în care Giles mă îmbrăţişa la bord, par un bătrân de o sută de ani plângând pe umărul tânărului mult mai înalt şi mai voinic decât mine. (Dacă n-aş fi mâncat niciodată peşte sau came, ca Giles, aş fi fost poate tot atât de înalt şi de voinic ca el şi nu m-aş mai fi necăjit atât din cauza fotografiei). În cea de-a doua fotografie, luată de sus în clipa când păşeam pe ţărm la braţul unui ofiţer de grăniceri şi, pare-se, al lui Giles, eram, parcă, cel mai bătrân locuitor dintr-un mic port din Anglia, care se îndrepta, ajutat, spre tortul pregătit pentru a o sută zecea aniversare de la naşterea sa. Aceste fotografii groaznice au circulat în Anglia însoţite de criticile mele sincere în privinţa lui „Gipsy Moth NU. Rezultatul a fost o telegramă primită de la Tony, principalul proprietar ai navei, care îmi scria că în niciun caz să nu mai continui călătoria. I-am răspuns tot telegrafic să nu se ia după relatările ziarelor, mulţumindu-i totodată pentru ocazia pe care mi-o oferea de a ieşi, dacă doream, cu f\că curată din aventură cu

ajutorul telegramei lui, terminând astfel mesajul: „În orice caz, voi continua”. De fapt, nava îmi fusese închiriată, prin contract, pe doi ani şi se stipula expres că era destinată călătoriei în jurul lumii. Mi s-a spus ulterior că o altă organizaţie, care contribuise cu ceva bani la construcţia navei în schimbul publicităţii, a fost pe cale să dea o declaraţie, declinându-şi orice răspundere în partea a doua a călătoriei, în cazul vreunui accident. Eram într-adevăr foarte slăbit în momentul acostării la Sydney. Am dormit foarte puţin în ultimele două nopţi petrecute la bord în luptă cu vântul şi curenţii şi evitând încrucişările cu alte nave din această zonă foarte frecventată. Şi pentru că piciorul stâng îmi era încă destul de slăbănog, nemaiputându-mă susţine pe el m-am lăsat sprijinit la coborârea pe ţărm; de altfel, eram aproape mort de foame. Credeam că pierdusem 40 livre din greutate, dar Sheila şi Giles susţineau că exageram. Regret că mi-a trecut prin minte să mă cântăresc la Sydney abia după zece zile de mese îmbelşugate, dar chiar şi atunci aveam cu 24 livre sub greutatea normală. Căpitanul Alan Villiers, încercat cunoscător al navigaţiei marilor veliere din zona Capului Horn, s-a grăbit să trimită următoarea scrisoare ziarului „The Guardian”, care a tipărit-o în numărul din

11 ianuarie:

„Aflu că îndrăzneţul Francis Chichester plănuieşte să navigheze înapoi, spre casă, dublând Capul Horn, aşa cum era stabilit. Sper însă că de astă dată nu se va mai lua la întrecere solitar cu recordul «mediei» realizate de unele clipere. Îl sfătuiesc categoric, fie să angajeze la bord câţiva dintre acei tineri, atât de numeroşi la Sydney, obişnuiţi să străbată Marea Tasmaniei (cât este de primejdioasă!) în iahturi destul de primitive, fie să menţină nava la capă în timpul nopţii ori de câte ori trebuie să se odihnească.

Părerea mea este că pe o distanţă de 6.000 mile, de la Sydney până la Capul Horn, niciun tip de cârmă

automată nu poate da rezultate satisfăcătoare. Navigatorii ştiu de multă vreme că singurele mijloace de a dubla cu bine Capul Horn sunt atenţia mereu trează şi un timonier priceput care să urmărească în permanenţă reglajul velelor. Vânturile puternice se schimbă brusc, destul de des şi în mod foarte violent, de-a lungul a şase sau opt carturi de compas, aducând cu ele valuri încrucişate care obligă nava cu vânt din pupă să se dezechilibreze, să intre în ambardee şi să ruleze. Într-o clipă, ea îşi pierde direcţia şi numai norocul o poate readuce pe drumul bun. La Capul Horn oceanul face înconjurul globului fără obstacole în calea violenţei sale; nava trebuie să străbată zona aisbergurilor, coborând până la 57° latitudine sudică.

Căpitanul navei trebuie să fie cu ochii-n patru sau să aibă ajutoare care să vegheze neobosit. În această zonă de navigaţie rapidă către Capul Horn este un lucru obişnuit ca iahtul să fie ridicat pe culmea unui val enorm, clocotind în spuma de sub chilă şi să scape de sub control, pradă valurilor încrucişate provocate de schimbarea vântului. Apoi iahtul cade travers pe vânt, între valuri, înconjurat de tumultul înfiorător al acestor ape răzvrătite şi necruţătoare, într-o asemenea împrejurare o navă ca «Gipsy Moth IV» şa virează sigur. Ca să ieşi din impas trebuie să iei alura de capă în timp util şi să te supui mării fără a o sfida; să anini o zdreanţă de velă în greementul din pupă pentru a menţine iahtul în vânt; să filezi ulei prin ţevile din provă ale spălătorului pentru a produce o peliculă la suprafaţa apei şi a o calma. În acest timp, vânturile din vest continua sa împingă nava spre Capul Hom; probabil că îl va dubla.

Comandând marele velier «Joseph Conrad», am fost obligat în cinci rânduri să iau alură de capă între Isla de los Estados şi Capul Hom, deşi nava era robustă şi aveam trei admirabili secunzi. Într-o noapte când navigam cu altă navă, «Parma», echipată cu patru arbori, am căzut travers

pe vânt. Un val mare a trecut peste pupă, l-uând cu el compasul de drum; după o clipă, nava a fost aruncată în traversul hulei înfuriate, a rulat violent, spălată de la un capăt la altul de valuri, încât puntea principală devenise o clocotire de ape violente şi învolburate ca cele ale cascadei Niagara. Nava a supravieţuit mulţumită norocului şi robusteţei construcţiei admirabil executate în Scoţia. Dar puţine nave ar fi rezistat unei asemenea încercări.

Nu doresc ca Francis Chichester să revină în Anglia sub forma strigoiului în care a debarcat la Sydney. îi urez să-i văd ieşit cu bine la liman. Pentru aceasta trebuie însă să-i convingem să se cruţe”.

Curând după aceea, căpitanul Villiers a întărit alarma printr-un interviu acordat lui John Seddon şi publicat în ziarul „Sun” din

12 ianuarie, pe care îl reproduc mai jos:

„Îl rog pe Chichester să renunţe. Drumul până la Sydney este nimic pe lângă cel de întoarcere. Iahtul său poate fi ridicat brusc de valurile clocotitoare şi azvârlit spre Capul Horn.

Acolo vânturile se schimbă, dirijate parcă de un demon.

Qnd am navigat pe acolo cu «Parma», aceasta a fost zgâlţâită de valurile furioase ridicate de un vânt de o violenţă nebună. Apele năpustite spălau nava de la provă până la pupă, acoperind puntea principală de clocote ce se puteau întrece cu ale Niagarei.

O asemenea călătorie înseamnă să înfrunţi cele mai uriaşe şi mai de necrezut valuri pe care le-am întâlnit vreodată de când străbat mările, cele mai blestemate ce pot fi întâlnite undeva.

Nu înţeleg ce-l îmboldeşte pe acest om să înfrunte enorma lor forţă.

Chichester este un om splendid, demn de toată lauda; este uimitor de calm, de hotărât şi de capabil.

Soarta a fost foarte bună şi foarte înţelegătoare cu el, dar a te zvârli singur, cu o navă ridicol de mică, să înfrunţi asemenea valuri la 65 de ani şi după o intervenţie chirurgicală foarte serioasă, mi se pare a-i cere prea mult.cc

După care ziarul îl prezintă pe căpitanul Villiers astfel:

„A devenit celebru navigând în 1957. cu o replică a velierului «Mayflower», de la Plymouth (Anglia), până la Plymouth, Massachusetts (S.U.A.), fiind unul dintre puţinii oameni care cunosc primejdia în care vrea să se lanseze Chichester cu iahtul său de 53 picioare – «Gipsy Moth IV».

Are încă în minte tumultul asurzitor şi forţa ucigătoare din timpul călătoriei pe marele velier «Joseph Conrad», în largul Capului Horn. A fost apoi secund pe nava «Parma» cu care a străbătut acelaşi drum periculos.

Înainte de a pleca solitar spre Australia, Chichester I-a vizitat pe Villiers la locuinţa sa din Oxford şi cu această ocazie gazda i-a prezentat un film în care se puteau vedea valurile necruţătoare ce bântuie pe drumul ales pentru întoarcere.

Chichester s-a îngrijorat, dar nu am reuşit să-i fac să-şi schimbe gândul, declarase Villiers.

Ştia că înainte de a ajunge la Capul Horn va avea de străbătut 6.000 mile înspăimântătoare în zona Roaring Forties şi în zona Shrieking Fifties[35] din Marea Tasmaniei, deschisă spre Antarctica.

Am înfruntat aceste zone periculoase însoţit de un echipaj numeros, experimentat şi cu ofiţeri pricepuţi. Nu m-aş încumeta să le străbat solitar şi cred că niciun marinar de profesie nu s-ar aventura; riscurile sunt prea mari.

Nu văd cum s-ar descurca Chichester singur, în cele

35 „Cele cincizeci urlătoare“ este denumirea dată zonei dintre 50 şi 60° latitudine sudică. – N. T.

şase săptămâni de navigaţie în condiţii îngrozitoare.

Chichester a realizat o performanţă frumoasă. Este un exemplu demn de urmat, dar nu va mai fi dacă se aventurează în acele părţi sălbatice ale oceanului. Avem nevoie de un asemenea om şi de exemplul pe care-l constituie.

Este însă un temerar şi nu cred că vom reuşi să-i convingem să se cruţe”.

Am cea mai mare stimă pentru Alan şi în sinea mea eram de acord cu toate cele spuse de el despre Capul Horn, dar i-am răspuns: „Indiferent ce şi cine ar avea de spus ceva, voi porni cât mai curând posibil. Doresc să nu se mai facă atâta gălăgie şi să fiu lăsat să-mi văd de treabă”.

Am avut mult de furcă cu treburi care I-ar da gata şi pe un om zdravăn. Trebuia să pun în ordine nava şi cârma automată cât mai curând posibil ca să pot pleca la timp; să strâng toate proviziile şi instrumentele necesare unei călătorii de patru luni, fără escală; să organizez legăturile-radio cu Noua Zeelandă, Argentina şi Anglia, ocupându-mă totodată cu o sută de alte probleme referitoare la radiofaruri, hărţi meteorologice şi hărţi rutiere. Max Hinchliffe mi-a dat un ajutor nepreţuit. El a reuşit să obţină ca dar din partea căpitanului crucişătorului australian H.M.A.S.[36] „Perth” un volum, corectat la zi, cu frecvenţele radiofarurilor; mai important încă, a făcut extrase după paginile din *Ocean Passages of the World*, editat de Amiralitatea britanică, cu amănunte despre drumul cliperelor în Atlantic, pentru diferite luni ale anului. John Pleasants, pe lângă că a verificat legăturile-radio pentru a doua jumătate a călătoriei şi a pus la punct postul meu radio, a descoperit că era crăpat unul dintre izolatorii antenei, formată dintr-un strai, la tribord. Înlocuirea era imposibilă şi a trebuit să confecţioneze el

36 Nava-amiral a Majestăţii Sale. – N.T.

singur un izolator nou. Am constatat apoi că această antenă-strai a fost cea mai bună dintre cele două existente şi am sfârşit prin a mă baza în întregime numai pe ea. Am fost nespus de impresionat de priceperea colaboratorilor mei australieni. Am mai primit un valoros concurs de la comandantul-şef naval de la Canberra, comandorul George din Marina regală, care a luat legătură, pentru mine, cu H.M.S.[37] „Protector" ce patrula printre Insulele Falkland. „Protector" mi-a dat vestea excepţională că nu există gheaţă la nord de paralela 60°S, în strâmtoarea Drake. Am fost bombardat continuu cu articole de ziar şi cu scrisori de la navigatori ieşiţi la pensie, care au dublat cândva Capul Horn. Erau şi câţiva neştiutori care îmi preziceau, în cazul în care persistam în hotărâre, un sfârşit tragic în valuri, rugându-mă totodată să nu mai continui aventura.

În „Sunday Express" din 1 ianuarie 1967 au apărut câteva articole scrise de diverşi „profeţi" care-şi exprimau părerile lor despre evenimentele anului ce începea:

„Navigatorul solitar Francis Chichester este sortit eşecului în încercarea sa de a naviga în jurul lumii", scria Marjorie Staves. În schimb, tot ea, mi-a spus: „Vei ajunge înapoi acasă şi vei fi primit cu una dintre cele mai impunătoare manifestaţii de bun venit!"

„Va abandona din cauza lipsei de rezistenţa fizica" – sună altă profeţie – „dar acest om dotat cu o atât de mare forţă intelectuală, încât o simt de la mii de mile depărtare, va face o încercare uimitoare".

E greu să rezişti tuturor acestor urări şi prevestiri sumbre şi oriat de tari ai avea nervii tot ţi i-ar măcina. Dar în Anglia, părerile lui Alan Villiers aveau mare greutate, cum de altfel aveau în Australia şi declaraţiile căpitanului de marină în retragere John Jagoe din Sydney. El era de părere că aveam numai 50% şanse de supravieţuire în această aventură şi că, probabil, sunt „un splendid

37N ava Majestăţii Sale. – N. 7.

exemplu de nebun pasionat” ca să fac o asemenea tentativă. Incidental, el a spus că nu avea sens afirmaţia că media călătoriilor cu clipere era de 100 de zile, că Lubbock s-a referit în cărţile sale numai la călătoriile *cele mai rapide* executate de clipere în anul respectiv şi că media generală era mai apropiată de 127 zile, pe care o dq-ăşisem admirabil. Părea a fi un om foarte convins de opiniile sale şi l-am invitat la hotelul în care locuiam pentru a sta de vorbă la o ceaşcă de ceai.

Într-o zi, vrând să sălr de pe navă pe chei, mi-a alunecat piciorul pe marginea bordajului şi am căzut lat, lovindu-mă de marginea debarcaderului la fluierul piciorului sănătos. Întâmplă tor, un reporter a asistat la scenă şi imediat au apărut mai multe articole despre slăbiciunea mea, cerându-se să fiu oprit de a mai continua cursa. Am încercat să arăt că, dimpotrivă, faptul că m-am ridicat singur după căzătură şi că mi-am văzut mai departe de treburi era un argument în favoarea continuării călătoriei mele, dar cele susţinute de mine au fost primite cu destul de multă rezervă. Deşi toate acestea mă deprimau eram neclintit în hotărârea mea deoarece cântărisem primejdiile miei astfel de călătorii încă cu trei ani şi jumătate în urmă şi după o bună cumpănire am decis să pornesc la drum. Acum nici vorbă să mai dau înapoi. Din când în când primeam câte o încurajare care îmi sporea hotărârea. Îmi amintesc şi acum cu recunoştinţă încurajarea primită de la lady Casey, soţia guvernatorului general al Australiei, pe care o cunoşteam de mulţi ani, fiind membră de onoare a Clubului aviatic Gertrude McKenzie din împrejurimile oraşului Melbourne. Mare Casey, una dintre femeile excepţionale ale secolului, mi-a spus: „Toate sunt fleacuri! Nu da atenţie spuselor ziarelor sau ale altora! Mergi drept înainte!

Unele prevestiri erau amuzante, dacă se poate numi astfel o săgeată care îţi pătrunde în came. Într-o seară,

mergând împreună cu Sheila în cartierul Village din Sydney ca să luăm cina la un restaurant chinezesc, am trecut pe lângă un om care predica mulţimii. Când m-a văzut, s-a oprit, a venit spre mine şi mi-a întins o broşură, spunându-mi: „Dumneavoastră aveţi nevoie de ea mai mult ca oricine, căci vă pregătiţi să înfruntaţi destinul”.

Nu cred că, în locul Sheilei, o altă femeie din lume ar fi rezistat avalanşei de prevestiri pesimiste. În ceea ce mă privea aveam de dus o sarcină la îndeplinire şi, o dată plecat, scăpăm de obsesia lor, dar Sheila rămânea să înfrunte mai departe atacuri şi mai răuvoitoare. Şi nu i-a fost suficient că i se puneau întrebări de tot felul: „Vă este teamă că va naufragia?”, dar i se făceau şi reproşuri: „Cum puteţi să-i lăsaţi să plece?” Drept culme, la Sydney, şi-a mai scrântit şi glezna. Duminică înainte de plecarea mea, s-a sculat brusc din pat pentru a răspunde la telefon şi încă adormită a călcat prost alegându-se cu trei ligamente rupte.

10

Şavirare în Marea Tasmaniei

Giles a fost obligat să se întoarcă la Oxford. Despărţirea a fost grea. Cred că în clipa aceea amândoi ne gândeam la incertitudinile vieţii, iar eu mi-am dat mai mult ca oricând seama că-i voi simţi lipsa. Voiam să plec cât mai repede, ştiind că fiecare săptămână de întârziere însemna dificultăţi tot mai mari la Capul Hom. Am ajuns în sfârşit în clipa când am putut face cunoscută data plecării: sâmbătă, 29 ianuarie, la ora 11. Dar în acea zi s-a pornit un ciclon tropical la nord-est de Sydney şi mai cuminte ar fi fost să amân plecarea. Detest însă amânările. Întotdeauna când am hotărât un lucru l-am pus în aplicare. Max Hinchliffe m-a sfătuit să mă îndrept cât mai mult spre sud pentru a evita furtuna. Pot spune că din prostie nu am dat ascultare excelentului său sfat.

În dimineaţa aceea furtuna încă nu ajunsese la

Sydney. Era o zi frumoasă şi însorită. La ora 11 precis „Gipsy Moth IV” s-a desprins de la chei şi a luat largul. Lordul Casey, guvernatorul general, mi-a predat, simbolic, trei baloturi de lână în miniatură, pe care să le duc la Londra. Cred că baloturile au călătorit cu cel mai mic cliper care a părăsit vreodată Australia, în acest scop! Aveam la bord un echipaj de mâna întâi, numai prieteni care m-au însoţit până la promontoriile Sydney-ului. Cu tot piciorul bolnav, Sheila a ţinut echea, iar nava a fost manevrată de Alan Payne, Warwick Hood, Max Hinchliffe şi Hugh Eaton. Hugh a lucrat, fără odihnă, mai multe zile în şir făcând astfel ca „Gipsy Moth” să fie gata mai repede şi să ia largul. La promontorii echipajul s-a transbordat, cu o barcă de cauciuc cu motor, pe şalupa lui Trygve Halvorsen, care ne întovărăşise până acolo. M-am despărţit de Sheila ca pentru o revedere după o singură zi. Ea are un straniu simţământ de previziune şi nu se îndoia că ne vom revedea. Mărturisesc însă ca eu despărţindu-mă de flotila ambarcaţiilor însoţitoare, m-am întrebat cu tristeţe dacă ne vom mai întâlni.

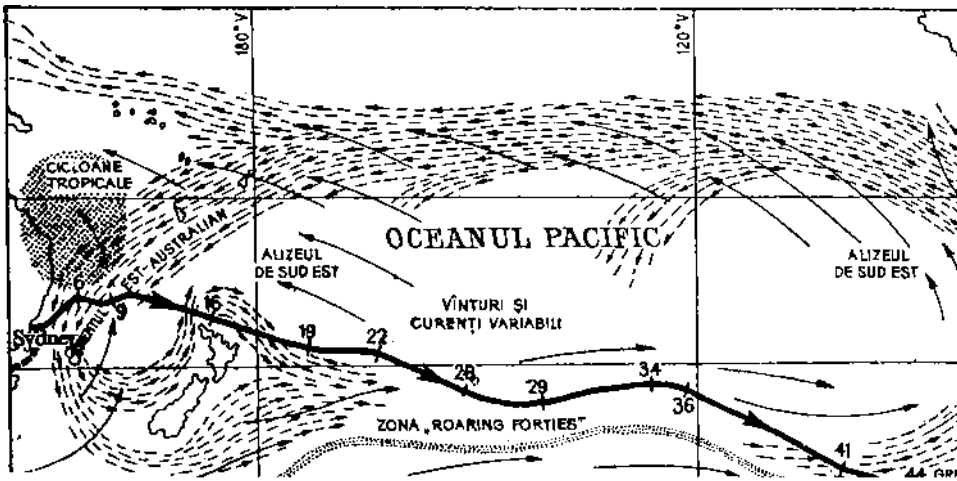
La 12 h 15 am trecut de promontoriile Sydney-ului şi la 14 h 30 ultima navă însoţitoare m-a părăsit. Au început dificultăţile. Arborele port-elice nu se mai oprea din rotire. Frâna nu funcţiona, aşa că am fost obligat să mă aşez în cocpit cu capul în jos şi cu picioarele în sus ca să fac reparaţia necesară. Nu-mi plac de loc astfel de acrobaţii şi m-a cuprins un teribil rău de mare. La ora 18 intram în zonă de calm, dar nu pentru lungă durată. În zare se vedea un vălătuc gros de nori. Vântul începuse să sufle din sud, la început uşor, transformându-se apoi în furtună. La ora 19 au început rafalele sălbatice. Iniţial, înaintam spre nord cu 8 noduri; apoi am coborât toate velele şi navigam cu bocaporturile închise, lăsat în voia valurilor ca un dop de plută într-un potop de ploaie, cu vizibilitatea redusă la vreo 50 yarzi. Curând s-a întunecat, un întuneric adânc, ca de

catran. Răul de mare continua să mă chinuie şi am coborât în cabină, dar nu m-am putut odihni. Cam după trei sferturi de oră am auzit safranul cârmei automate izbindu-se cu zgomot şi am ieşit pe punte să văd ce se întâmplă. Vântul avea vreo 35 noduri şi am socotit că nava suporta să ridic un foc pentru a reîncepe să înainteze. Am ridicat focul de drum, dar era prea mare pentru iuţeala vântului; I-am înlocuit cu focul de furtună. Apoi am lăsat nava să-şi croiască drum încet, spre est, cu circa

2 noduri şi am coborât din nou în cabină, hotărât să dorm toată noaptea.

Am stat în cuşetă până la ora 4, când vântul a devenit mai puternic şi am ieşit ca să cobor focul de furtună, revenind la capă seacă. Am stat aşa aproape toată ziua; vremea era încă prea rea, chiar numai pentru focul de furtună, cu vânt de cel puţin 50 de noduri. După-amiază am terţarolat focul de furtună, reducându-l la numai 60 picioare pătrate şi rămânând doar o părticică de velă, cu scopul de a reduce loviturile violente ale valurilor. Speram că loviturile se datorau cârmei automate şi nu adaosului la chilă.

Cu toată furtuna, recepţiile radio erau bune şi la ora 8 am avut o convorbire cu Sheila, care m-a încurajat. Din când în când mi se făcea iar rău, dar cu încetul m-am înzdrăvenit şi am putut să mă cinstesc cu puţin rachiu, cu zahăr şi lămâie, fără însă să abuzez. Previziunile meteorologice erau ameninţătoare anunţând apropierea



De la Sydney Ja Capul Horn ciclonului tropical Diana, care se deplasa în direcţia sud-est cu 20 mile pe oră. Am calculat punctul în care se afla faţă de poziţia mea şi am găsit că zona cea mai primejdioasă va fi cam la 270 mile spre est de locul în care mă voi afla la amiază. Eram destul de îngrijorat; întreaga zonă a Mării Tasmaniei era violent bătută de vânturi cu 40 până la 60 noduri şi ştenuri de până la 80 noduri. Nu puteam face absolut nimic. De fapt, nu eram prea îngrijorat, hotărât fiind să vegetez până trece furtuna.

Noaptea de luni a fost fioroasă şi întunecată, cum numai pe mare poate exista. În întunericul de smoală, valurile albite de spumă păreau monştri uriaşi năpustiţi asupra iahtului, înălţaţi ca nişte turnuri până la cer. Privindu-i doar, te cuprindea groaza. Lumina de drum de pe catarg strălucea albă deasupra valurilor, străpungând linţoliul nopţii. Câte un val izbea cu putere coca, spărgându-se şi năvălind peste punte. Mi-am făcut cu greu drum pe punte, gândindu-mă ce s-ar întâmpla pe un vânt de 120 noduri. Am coborât restul de foc de furtună, I-am

înfăşurat şi l-am amarat pe punte. Înaintea acestei operaţii „Gipsy Mothw făcea 8 noduri şi credeam că; la capă seacă, fără viteză, va fi mai puţin expusa riscurilor. După ce am terminat manevra pe puntea din provă m-am întors spre pupă privind la plasa din mijlocul ambarcaţiei în care păstram, învelite în saci, cele două velastraiuri mari şi 1.000 picioare de parâme strânse în colaci. Ştiam că trebuia să trec de două ori o parâmă peste plasă, între cei doi ocheţi fixaţi de fiecare parte, ca legături de siguranţă pe timp de furtună; în prima parte a călătoriei întotdeauna procedasem astfel, dar după lucrările executate la Sydney parâmele nu au mai fost reinstalate la locul lor. Nu mă simţeam de loc bine, probabil din cauza răului de mare. (Mai târziu mi-am dat seama că pricina răului meu era şampania australiană, care dintr-o anumită cauză acţiona ca otrava asupra organismului meu). Eram foarte slăbit şi de aceea im lăsat pe a doua zi asigurarea cu parâme a plasei cu vele. Când am ajuns în cabina mi-am scos doar impermeabilul, m-am trântit pe cuşetă şi am stins toate luminile. Era singurul loc în care mă puteam odihni cât de cât aşteptând evenimentele; în picioare nu puteam sta iar de pe banchetă aş fi fost mereu trântit jos. Stând aşa, întins pe spate, în cuşetă, după câtva timp am căzut într-un somn agitat.

Cred că mă deşteptasem când nava a început să şa vireze, sau în orice caz, m-am trezit chiar din primul moment. Poate că m-a trezit chiar izbitura valului. Întunericul era adânc. Când nava a început să se culce într-un bord, mi-am spus: „Şavirăm!” Nu eram înspăimântat, ci atent şi curios. Apoi m-am trezit într-o hărmălaie de trosnete şi zgomote puternice, însoţite de tigăi, tacâmuri şi sticle care-mi bombardau capul şi spinarea. Mă simţeam strivit parcă de greutatea navei. Mă întrebam dacă se va răsturna complet şi care vor fi avariile. Dar s-a redresat de aceeaşi parte pe care se

înclinase. Am răsucit comutatorul din cuşetă şi lumina a inundat încăperea dându-mi o ciudată senzaţie de normal într-o lume de haos. Nu ştiam de ce să mă apuc mai întâi. M-a cuprins desperarea văzând grămada de alimente şi de ustensile răspândite peste tot, prin cabină. Când m-am sculat, m-am gândit să pun la locul său fiecare lucru întâlnit în cale, deşi îmi dădeam seama că era o risipă de timp, deoarece, probabil, nava avea să şavireze din nou. Podeaua cabinei era acoperită de o grămadă de căni, sticle, unelte, lanţuri, scripeţi, doi sextanţi şi de tot felul de alte accesorii rostogolite din chesoanele banchetelor şi din cuşeta şi cele trei dulapuri detaşabile de la triboid atunci când nava s-a înclinat. Pe jos, în cabină, lângă masa cu hărţi, se scurgea apă, dar nu prea multă. M-am uitat în santînă

— Adâncă de cinci picioare – şi am constatat că nu era de loc plină. Am răsuflat uşurat: „Slavă Domnului!”

M-am grăbit să mă ocup de postul de radio la 45 de minute după miezul nopţii şi la o oră şi un sfert după şavirare. Mă temeam să nu fi pătruns apa în el. Nu se întâmplase nimic deocamdată dar dacă nava şavira, apa din santină ar fi inundat postul şi s-ar fi terminat cu el. Trebuia deci să transmit imediat un mesaj că totul este în regulă, pentru ca în cazul în care postul s-ar deteriora să nu se creadă că m-am scufundat. Am chemat pe frecvenţa de pericol.

2 182 şi am intrat în legătură directă cu radio Sydney. Ca de obicei, operatorii au fost prompţi şi foarte binevoitori. I-am rugat svi transmită soţiei mele că şavirasem, dar că acum totul era în ordine, iar în cazul când n-ar mai fi primit nicio veste de la mine să ştie că am fost nevoit să învelesc staţia de radio pentru a o feri de umezeală. Le-am cerut insistent să nu o scoale pe Sheila în mijlocul nopţii ci să-i transmită mesajul la ora 7 dimineaţa. Le-am mai spus că nu aveam nevoie de niciun ajutor.

Nu îmi amintesc bine când am descoperit că apa curgea jos în cabină prin bocaportul de la provă, dar ştiu că atunci când nava se înclinase aproape complet, greul bocaport se deschisese, iar când nava s-a îndreptat, în loc să se închidă a rămas dat peste cap pe punte, lăsând deschiderea în voia valurilor. Poate pare ciudat că memoria îmi era atât de confuză, dar a fost o noapte înfiorătoare; recepţionam anevoie orice mişcare, iar fiecare pas îl făceam cu multă greutate.

Am ieşit pe punte căci trebuia să pompez ca să nu ajungă apă la nivelul acumulatoarelor. Am găsit plasa cu vele smulsă din legături. Unul dintre cele două velastraiuri mari dispăruse împreună cu o ancoră plutitoare şi cu 700 picioare de parâmă împletită, groasă de IV2 inches. Al doilea velastrai mare era la locul lui, în sac, oprit de cablurile dispozitivului de siguranţă de la bordul sub vânt. Nu-mi aminteam când l-am fixat acolo. Bocaportul din provă era deschis şi l-am închis. O parte din rama cocpitului şi o bucată din peretele lui erau smulse şi nu-mi puteam explica cum se întâmplase. Din fericire, arborii rezistaseră iar greementul părea nevătămat. Mi-aduc aminte că le-am dat la dracu’ pe toate şi că m-am hotărât să mă culc. Am strâns de pe jos farfuriile, tacâmurile, sticlele şi toate celelalte obiecte împrăştiate. Un cuţit cu muchia zimţată era înfipt aproape de locul pe care îmi puneam capul atunci când mă întindeam pe cuşetă şi m-am gândit că am avut mare noroc. Mă alesesem doar cu o uşoară tăietură la buză, dar nu-mi dădeam seama de unde.

Cuşeta era udă leoarcă, şi nu e de mirare, pentru că de dimineaţă am zărit lumina zilei prin partea smulsă a cocpitului, drept deasupra cuşetei. Nu am mai ţinut cont că era udă şi curând am adormit într-un somn zdravăn până la ziuă.

Când m-am trezit, nava era încă zvârlită de valuri dintr-o parte într-alta. Toată ziua a bântuit o furtună de 40

– 55 noduri. Îmi era încă greaţă, aproape că nu-mi venea să mai bag ceva în gură. Nu mai mâncasem ca lumea de la plecarea din Sydney, luam din când în când câte o lingură de miere cu apă, dar şi aceasta în silă, deoarece uitasem să-mi umplu termosele cu apă fierbinte cu care obişnuiam să iau mierea atunci când îmi era greaţa. Apoi, dezordinea lucrurilor răvăşite mă îngrozea; aveam nevoie de cel puţin o săptămână de lucru pentru a curăţi, aranja şi reaşeza toate obiectele la locul lor. Niciodată nu am fost atât de abătut. Ce n-aş fi dat să fiu din nou la Sydney. Uram şi totodată mă temeam de drumul ce mi se deschidea înainte. Şi de ce să n-o spun: eram cuprins de panică şi de un simţământ bolnăvicios de frică. Mă întrebam cum va putea rezista mica mea navă pe un uragan de 100 de noduri dacă toate acestea s-au întâmplat din cauza unei furtuni, să spunem, obişnuite.

Am făcut apoi un tur de inspecţie ca să-mi dau seama de avarii şi am constatat lucruri extraordinare. Cangea lungă, din lemn de mahon, amarată de marginea punţii, era blocată între şarturi, la circa 6 picioare în sus, în aer. Am avut mare noroc că chesonul aflat sub una dintre banchetele din cocpit, prevăzut cu capac rabatabil liber, era încă plin cu instrumente, inclusiv manivelele pentru rotirea ghiului velei mari şi a ghiului velei inimon. Erau însă atât de amestecate incit, practic, era imposibil să găseşti ceva în ea; iar când s-a răsturnat, nu s-a vărsat nimic. Alte manivele de vinci, aflate însă în locaşuri deschise special construite în cocpit, au dispărut toate.

Şi jos în cabină am constatat lucruri ciudate. Să încep mai întâi cu mirosul infect răspândit pretutindeni. De unde venea? Am cercetat compartimentele santinei, apoi acumulatoarele, care, din fericire, bine armate, erau în perfectă stare. Până la urmă, după miros, am ajuns la sticla cu pilule roz de vitamina C, care zburase de la locul ei, peste compartimentul bucătăriei, spărgându-se în

bucăţi de ghereta cabinei, deasupra capului meu. Dizolvate în apa de mare pătrunsă în cabină, ele s-au prelins pe geamurile gheretei, pătrunzând prin toate fisurile şi crăpăturile lemnului. Am încercat să îndepărtez amestecul de vitamină C cu apă dar mirosul a mai persistat câtăva vreme, fiind nevoit să mă obişnuiesc cu el. Ironia este că în întreaga călătorie nu am luat nicio pilulă de vitamină!

Am pompat apa pătrunsă în santină, făcând pauză după fiecare 200 de curse (apa trebuia ridicată la 10 – 11 picioare); între timp îmi vedeam de alte treburi. Când am terminat cu pompatul, la fundul santinei am găsit un întreg sortiment de farfurii şi de tigăi; am găsit farfurii şi lângă motor, iar una chiar dincolo de motor, spre pupă. Eram foarte curios să ştiu cum de ajunseseră acolo, dar abia mai târziu mi-am dat seama de ceea ce se întâmplase. Motorul avea un înveliş de lemn care îi acoperea partea ce înainta în cabină, iar capacul de deasupra învelişului putea fi ridicat din balamale. Acesta se deschisese şi câteva farfurii se strecuraseră prin deschidere, iar când nava şi-a reluat poziţia, capacul s-a închis la loc. Dar ceea ce m-a mirat cel mai mult a fost faptul că la capătul dinspre pră al cabinei am găsit bucăţele de lamă de ras şi de sticlă colorată. A trecut mult timp până când am descoperit de unde apăruseră acolo, într-o zi am găsit gâtul spart al unei sticle în care era înţepenit un dop. Era de la sticla de whisky irlandez pe care Jack Tyrrell, constructorul navei „Gipsy Moth III”, mi-a dăruit-o la plecarea în călătorie. Ştiam că sticla se aflase într-un locaş tăiat în bucata de placaj din dulapul situat în cabină, la tribord. Dulapul avea capac rabatabil. Ştiam, deci, exact de unde plecase sticla şi am descoperit tot atât de exact unde ajunsese: s-a izbit de o traversă susţinătoare a punţii, din tavanul cabinei, făcând o adâncitură în lemn de

1 inch. Prin izbitură s-a spart în mii de cioburi pe care le-am găsit mai peste tot, în cursul călătoriei. Chiar

când scriu cele de faţă mai sunt încă fragmente de sticlă. Ultima bucată găsită căzuse, nu ştiu de unde, pe podeaua cabinei şi mi-a intrat mai târziu în talpa piciorului desculţ. Dar în felul acesta am putut să stabilesc exact calea urmată de sticlă şi să trag concluzia că atunci când sticla a zburat din locaşul ei, nava era înclinată cu 131°. cu alte cuvinte, arborele s-a aflat cu 41° sub orizontală. M-am întrebat dacă nu cumva izbitura unui val în coca navei a scos sticla din dulap, dar un alt fapt m-a convins că aşa se întâmplase. Pe acoperişul gheretei cabinei vopseaua era peste tot împroşcată cu dâre de murdărie, până la un anumit nivel, asemenea urmei lăsate de un val pe plajă. Murdăria se scursese, desigur, de pe podeaua cabinei, când s-au deschis panourile de deasupra santinei. Dacă nava ar fi fost izbită de un val, dârele ar fi fost proiectate mai puternic, nu ar fi rămas atât de jos; pe semne că au ajuns pe tavan numai din cauza căderii prin atracţia gravitaţiei. Cele descrise şi alte mici amănunte evidente apărute în lunile următoare m-au convins că iahtul a ajuns la o înclinaţie de 45 – 60° sub orizontală, încât cred că nu ar fi fost mare diferenţă dacă nava ar fi revenit de cealaltă parte, la poziţia normală, adică după o rotire completă.

Toate aceste investigaţii au avut loc mai târziu. Să reluăm însă firul întâmplărilor din momentul şavirării. Totul era mânjit cu unt, căci două livre semilichide „aterizaseră” Ja piciorul cuşetei de unde au fost împroşcate în toate direcţiile. Cuierele din dulapul de haine erau rupte iar îmbrăcămintea împrăştiată pe jos; cutia Tupperware *, pe care o foloseam ca trusă de prim ajutor, era golită de flacoane al căror conţinut se prelinsese peste dulapurile detaşate de sub cuşete. Cutii de conserve de alimente, de fructe şi de lapte praf erau grămadă, pe jos, în cabină, unele peste altele, amestecate cu diferite chei mecanice, cu sextanţi, biscuiţi şi perne. Când „Gipsy Moth”.

1 Cutii etanşe, de folosit pentru diferite scopuri. – *N. T.*

a şavirat, s-au desprins şi scândurile podelei astfel că multe lucruri care au găsit cale liberă spre santină s-au oprit acolo. Trepiedul aparatului fotografic s-a rupt în două şi jumătatea desprinsă zăcea pe punte, în bătaia vântului. Funga velei mari era încurcată cu funga pavilionului.

„Gipsy Moth” a şavirat în noaptea de luni 30 ianuarie. Atunci am notat scurt în jurnal: „Aproximativ 22 h 30. Şavirăm”. Vremea rea a continuat marţi 31 ianuarie. Toată ziua am petrecut-o la capă seacă încercând, pe cât posibil, să fac ordine. Pompa electrică pentru golirea santinei nu funcţiona; am folosit pompa de mână, încercând, în pauze, s-o repar pe cea electrică. După ce i-am curăţat rotorul, pompa a pornit mergând câteva minute, după care a prins aer în absorbţie. Santina era încă pe jumătate plină, dar treptat am evacuat toată apa. Am lăsat la remorcă ce mi-a mai rămas din ancora de derivă, cu speranţa că va ţine iahtul cu vânt din pupă, dar fără niciun fel de vele ridicate nu părea a avea vreun efect. Aşa că am tras-o înapoi la bord şi am făcut-o colac. Suportul axei f

aletei de la cârma automată era aproape smuls; ca să-i repar a fost o adevărată corvoadă, obligându-mă să intru de nenumărate ori în apă. Din fericire, apa era caldă! Preocupat de atâtea treburi, mi-am mai venit în fire, mai ales moralmente. Norocul cel mare a fost că arborii şi greementul nu avuseseră de suferit; meritul i l-am atribuit lui Warwick care le adusese unele îmbunătăţiri în timpul şederii la Sydney. Regretam pierderea unuia dintre velastraiurile mari, dar mă puteam dispensa de el. Îmi părea rău că pierdusem o ancoră de derivă împreună cu cele 700 picioare de parâmă dispărute odată cu ea, căci tocmai plănuisem să desfăşor o ancoră flotantă la capătul unei parâme lungi, ca să încetineze mersul navei şi să

menţină pupa în faţa valurilor, în furtunile de la Capul Horn. Mai târziu, după ce4 am cântărit mai multe ore în şir amănuntele şavirării, am abandonat ideea cu parâma şi ancora flotantă, aşa încât pierderea lor nu mi s-a mai părut atât de gravă.

După câtva timp mi s-a făcut foame şi am mâncat trei felii de pâine cu marmeladă. Deşi muccgăită, pâinea era o hrană consistentă, care îmi priia. Ceva mai bine dispus am notat seara în jurnalul de bord: „18 h 20. Am chemat Sydney prin radio; i-am povestit Sheilei cele întâmplate".

Convorbirea cu Sheila m-a remontat. Era calmă şi optimistă ca întotdeauna; nici nu m-a întrebat dacă sunt hotărât să continui călătoria. i-am repetat că nu am nevoie de niciun ajutor. Regreta dezordinea din frumoasa şi ordonata noastră navă când i-am explicat ce se întâmplase cu fiecare obiect, pentru că ea cunoştea locul fiecăreia. Îmi amintesc că i-am povestit chiar şi de oribilul miros de bere trezită provenit de la tabletele de vitamină umezite, lipite Je tavanul cabinei. Am liniştit-o spunându-i că mai aveam la bord rezerve pentru multe dintre obiectele deteriorate şi că în curând voi fi în stare să pun totul în ordine. După convorbire mă simţeam mai viguros, mai hotărât.

11

Am avut mare noroc

Instrucţiunile nautice ale Amiralităţii britanice recomandă cu stăruinţă ca navele cu velatură pătrată, care călătoresc de la Sydney spre Anglia, dublând Capul Horn, să pornească mai întâi spre sud-est pentru a trece pe la sud de Noua Zeelandă, indiferent de direcţia vântului pe care îl vor întâlni îndată după plecare. Acesta era *Drumul cliperelor*. Hărţile din cartea mea *Alortg the Clipper Way* arată acest drum trecând pe la sud de Noua Zeelandă sau, cel mult, străbătând strâmtoarea Cook aflată între cele două insule de Nord şi de Sud ce alcătuiesc Noua Zeelandă. Eu însă, după şavirare, nu mă puteam încadra în

aceste instrucţiuni. A naviga spre sud însemna să înaintez cu vânt strâns şi cu îngrozitoarea debandaida de la bord, care trebuia pusă în ordine, nu eram de loc tentat de aşa ceva. Cabina era încă un haos de cutii de conserve şi de alte provizii; pentru a-mi croi cale printre ele era necesar ca iahtul să se menţină în poziţie orizontală. Eram obligat să navighez spre nord-est pentru ca, păstrând nava pe orizontală să pot face o ordine serioasă; tot timpul cât a durat operaţia am menţinut aceeaşi direcţie. Până la urmă am hotărât să continui drumul ocolind Noua Zeelandă pe la nord în loc de sud. Credeam că pe această rută navigaţia va fi mai uşoară, iar vremea mai blândă şi mai caldă. Pe lângă aranjarea, sortarea, reambalarea şi reinventarierea proviziilor necesare pe timp de şase luni, operaţii pe care eram obligat să le execut jos, în cabină, trebuia să-mi asigur, pe cât posibil, o navigaţie mai liniştită ca să pot repara avaria cocpitului, pe unde apa se scurgea de pe punte pe cuşetă. Eram epuizat pentru că de când plecasem de la Sydney nu băgasem nimic în gură şi mai ales pentru că tot timpul m-am simţit rău şi mi-a fost greaţă. Dar până la urmă m-am mai înzdrăvenit iar enorma solicitare fizică m-a ajutat să-mi revin în fire.

Vremea continua să fie rea, dar miercuri dimineaţa, la 1 februarie, nava înainta din nou cu vela de furtună şi focul de drum ridicate. Am reparat plasa pentru vele, de la provă, am refăcut trepiedul rupt al aparatului fotografic şi am recuperat cangea agăţată în greement. Deşi furtuna mai bântuia încă, soarele nu-şi pierduse strălucirea şi viaţa începea să-mi pară mai suportabilă. Munceam din greu, deseori ajungând abia să mă ţin pe picioare, dar toate le puneam în seama subalimentaţiei.

Spre amiază mi-am pregătit micul dejun, o delicioasă cafea cu pâine prăjită şi marmeladă, dar din neatenţie m-am opărit destul de rău, vărsând cafeaua fierbinte peste braţ şi picior. Eram singurul vinovat, pentru că am vrut să

tai pâine prăjită pe masa cu suspensie cardanică pe care se afla cana cu cafea. Mi-am pus imediat bicarbonat de sodiu pe arsură spunând: Doamne fereşte de mai rău! După micul dejun am tras un pui de somn.

M-am trezit la 30 h 30 dintr-un somn greu şi un vis convingător: mă aflam la Bagdad, proprietar al unui magazin. Părea atât de real îrocât, după ce m-am trezit, încă câteva clipe m-am crezut la Bagdad. Curând am revenit la realitate pe „Gipsy Moth”. M-am sculat şi m-am apucat de lucru nu înainte de a-mi pansa tăieturile şi rana de pe braţul drept. Mă simţeam mai bine după somn şi de aceea m-am apucat de lucrul pe care îl consideram cel mai neplăcut de executat, anume, repar frâna arborelui elicei, care se stricase din nou, precum şi supapa de pe eşapamentul motorului, desfăcută şi deschisă. Mă temeam ca, intrând apă prin eşapament, motorul să nu se strice şi să nu mai pot încărca acumulatoarele.

Ambele operaţii îmi erau tare nesuferite. Ca să lucrez la supapa de eşapament trebuia să mă culc pe burtă cu braţele întinse. Pentru arborele elicei trebuia să fac o adevărată echilibristică cu capul în jos şi cu picioarele în sus, în lungul motorului. Arborele se rotea prea repede şi cum înainte de plecarea din Anglia mi se atrăsese atenţia să evit această rotire, m-am gândit în fel şi chip cum aş putea s-o remediez. Mai întâi am făcut o încercare stând în partea motorului de lângă cuşetă şi am reuşit să-i opresc temporar. Trebuia să ajung până în cealaltă parte a motorului, dar îmi era teamă să mă întind pe deasupra arborelui ca nu cumva, începând să se rotească din nou, să-mi prindă veşmintele şi să rămân agăţat acolo, incapabil să mă mişc. Atunci m-am strecurat prin bocaportul din provă până în partea din tribord a motorului şi m-am pus pe lucru. Deşi aveam o cheie de buloane de 13 inches şi un dispozitiv de strângere universal, primite de la Sydney, m-am chinuit timp de o oră şi patruzeci de minute pentru a

înlătura defecţiunea.

Părea că vântul se mai potolise, dar sufla încă cu 30 – 40 noduri. M-am gândit să mai sporesc suprafaţa velică ridicată dar nu m-am hotărât şi m-am apucat să fac ordine. Mai bucuros m-aş fi odihnit, dar am socotit că e mai bine să pun cât mai multe lucruri la locul lor, până ce vremea nu se va înrăutăţi din nou. Nu ştiam cu ce să încep. Locul din cabină de unde se desfăcuse cuşeta era plin cu sticle, cutii de conserve şi pungi cu fructe deshidratate. Şapte vase mari, etanşe, pline cu alimente erau îngrămădite peste cealaltă cuşetă şi multe de acelaşi fel constituiau o dezordine îngrozitoare în babord. În cădere s-au deschis, iar conţinutul s-a răspândit pe jos. Am început să fac ordine de partea babordului şi am muncit două ore şi jumătate la degajarea şi rearanjarea lucrurilor de pe cuşetă, din trei dulapuri cu uşi rabatabile şi din trei chesoane de sub banchete. Am dat peste o jumătate de duzină de mere şi de lămâi stricate pe care m-am grăbit să le arunc peste bord ca să nu se strice şi alte alimente. Toată pâinea mucegăise şi am hotărât s-o usuc în cuptor; dar muncisem destul pentru o singură zi şi m-am culcat.

A doua zi de dimineaţă (2 februarie) am făcut o observaţie la soare şi m-a deprimat constatarea că eram doar la 124 mile de Sydney, ceea ce am considerat ca un record de încetineală. Buletinele meteorologice prevesteau o mare moderat agitată şi vânturi din sud-est, mai bune, totuşi, decât un vânt direct în provă. Deocamdată nu aveam nimic de făcut, decât să continui cu ordinea. Era mai greu să lucrez în partea spre babord a cabinei decât în cea de la tribord, din cauză că nava era înclinată cu aproximativ 35° spre babord, făcând dificilă ridicarea şi deplasarea obiectelor aflate de acea parte. Trebuia mai întâi să dau unele lucruri la o parte pentru a putea începe să fac ordine. Unele dintre ele erau destul de grele; de exemplu, recipientul cu făină integrală cântărea 15 livre.

Părea că scotocesc într-un sac cu surprize în care descopeream fel de fel de lucruri, ceea ce mă încuraja să merg înainte. Am găsit ouăle ambalate în containere din material pigstic – spongios şi m-am minunat că numai două erau sparte, deşi au fost suficiente ca să încleieze lucrurile. Nici nu îndrăzneam să mă gândesc ce s-ar fi întâmplat dacă s-ar fi spart toate. Eram, dimpotrivă, bucuros că le găsisem şi pe lângă satisfacţia unor mese mai consistente pentru mine încercam o senzaţie de ordine în jur.

Cu douăzeci de curse de pompă am golit santina şi am răsuflat uşurat deşi se mai afla apă în postul prova; am sifonat-o cu ajutorul unei ţevi lungi. Acolo apa provenea de la o scurgere de pe punte.

Am fost bucuros că am găsit santina aproape goală, deoarece dacă ar fi fost plină, ar fi constituit o ameninţare serioasă pentru buna funcţionare a (postului de radio. Am constatat apariţii şi dispariţii ciudate de lucruri. O dispariţie de neînţeles era aceea a unui termos care *trebuia* să fie undeva la bord, dar nu-i găseam nicăieri. Recuperarea farfuriilor şi oalelor din santină constituia o adevărată problemă pentru că doar cu o prăjină de 6 picioare aş fi ajuns până la ele. Le-am lăsat pe loc până ce aveam să găsesc o soluţie.

A venit rândul cocpitului să fac ordine. Trebuia să mă grăbesc pentru că de câte ori trecea peste bord un val, apa curgea în cuşetă prin peretele avariat al cocpitului, dar pentru asta aveam nevoie de condiţii mai bune de lucru pe punte. Sacul de dormit şi cuverturile erau ude leoarcă. Imediat după şavirare nu-mi dădusem seama cât erau de umede, dar acum nu mai aveam niciun chef să continui să dorm în umezeală. Am reuşit să repar provizoriu cocpitul cu pastă de etanşare şi cu o bucată de material plastic, sperând că vor rezista până ce voi găsi ceva mai bun.

În timp ce se întuneca, am făcut bilanţul celor

întâmplate de când plecasem de la Sydney. Bineînţeles că pierderile erau importante; pe navă domnea încă multă debandadă iar de la plecare nu înaintasem decât cu 185 mile. Timp de patru zile nava a fost izbită, aruncata de colo până colo, rotită, repezită şi îmbrândtă ca un caiac pe un torent sălbatic de munte şi ajunsesem la capătul puterilor. Dar părţile importante ale navei rămăseseră intacte; şa virase şi se redresase singură. Trecuse printr-o încercare căreia puţine iahturi i-ar fi rezistat continuând să navigheze. Marea era încă agitată, dar vântul a mai slăbit şi acalmia a fost o adevărată uşurare, căci ajunsesem să nu mai suport acel obositor şi necruţător muget al vintu ui asociat cu vaietele greementului. Marea Tasmaniei era aceeaşi ca în 1931, când am traversat-o în zbor, fiind primul aviator solitar care a trecut din Noua Zeelandă în Australia. Aceiaşi nori de un albastru mohorât şi aceleaşi fascicule de raze solare, căzând parcă, în asfinţit, din nori, în adâncul apelor.

Nu pot spune însă că nu am avut mare noroc. Atunci am notat în jurnalul de bord: „Sunt extrem de deprimat. Călătoria se desfăşoară în cele mai grele condiţii. Am început să urăsc această călătorie, să-mi fie teamă. Voi trece pe la nord de Noua Zeelandă, deşi



Convorbire la intilnirea cu o navă in apropierea coastei australiene («The Age» din Melbourne)



Sheila îmi vorbeşte prin radio, de la Svdney («The Sunday Times»)

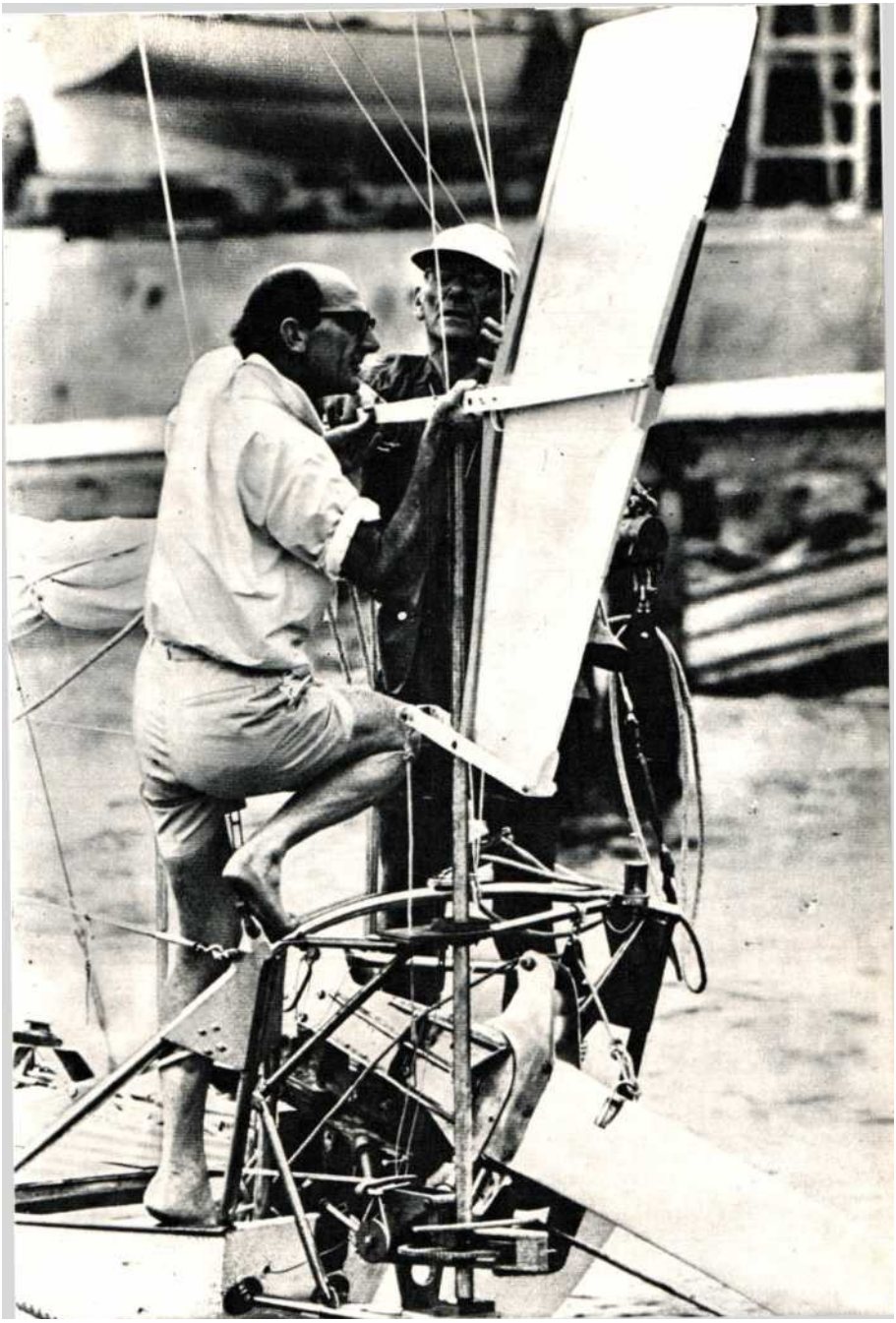
La Svdnev păşesc pe sol pentru prima dată când am plecat de la Plymouth; nu eram atât de bătrân şi de neajutorat cum par în fotografie. («The Sunday Times»)

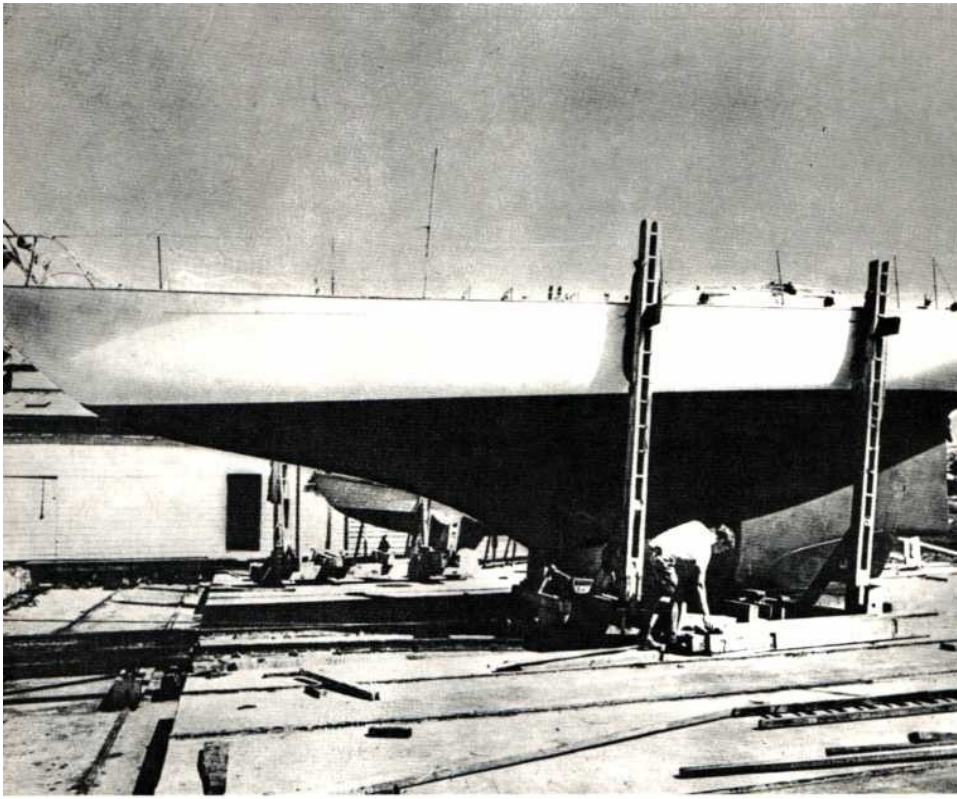




Conferinţă de presă după trei luni şi jumătate de singurătate (Agenţia *Australian Consolidated Press*)

Un coleg, Jim Mason, câştigătorul cursei Svdney-Hobart din 1967, («The Sundav Times» O





«c’npsv Moth IV» în caia uscata; se observa adăpostul la chilă (The Sundav limes»

Warwich Hood, (centru), specialist în construcţii navale a adus la Sydney preţioase ameliorări navei «Gipsy Moth» («The Sunday Times»





Sheila şi Giles verifică proviziile pentru călătoria de întoarcere («The Sunday Times»)





hscortă entuziastă la plecarea de la Svdney; în planu! din tund se văd noua clădire a Operei şi faimosul pod («Svdnev Morning Herald

Plecarea de la Sydney, 28 ianuarie 1967 («The Sunday Time





Dublez Capul Horn («The Times»



Dublez Capul Horn («The Sunday Times»)



Valuri în apele Antarcticii (au
torul)



Reparația velastraiului artim
(autorul)

Ridicarea cu vinciul a fungii ve
artimon («The Sunday Time





La vest de Azore m-au necăjit un hematom şi două fisuri în osul braţului (autorul

Instrucţiunile nautice ale Amiralităţii britanice

recomandă ca, indiferent de direcţia vântului să se facă ocolul pe la sud. Sunt îngrijorat”. În acele patru zile nu am realizat aproape nimic, dar dacă m-aş fi îndreptat spre sud, în contra vântului, situaţia ar fi fost aceeaşi. Cel puţin am reuşit să reduc la jumătate harababura de la bord şi să pun multe lucruri în ordine. Am îndepărtat mucegaiul de pe patru bucăţi mari de pâine şi le-am recopt timp de 30 minute. Apoi m-am culcat, încântat de faptul că aşternutul nu mai era aşa de umed.

După zece ore de somn, când m-am trezit, soarele strălucea pe cer. Am luat micul dejun şi m-am culcat din nou, iar când m-am sculat mă simţeam mult mai bine. Marea era destul de liniştită ca să pot lucra pe punte. Am fixat din nou, cu scota, velastraiul trinchetJ şi am dezlegat barele de terţarolă ale velei artimon. A trebuit apoi să descurc funga velei mari, încurcată cu cea a pavilionului; am necazuri din cauza fungii pavilionului.

Apa pătrundea continuu în postul provă; am încercat să o sifonez cu o ţeavă mai mare. Am pus din nou pastă de etanşare la porţiunea ruptă din peretele cocpitului, acoperind totul cu o foaie de „material plaistic fixată pe margini cu pioneze şi cu panglică adezivă. Mă îndoiesc că va rezista această reparaţie provizorie, dar e mai bine decât nimic.

Sâimbătă, 4 februarie, mă aflam numai la 100 mile sud de insula Lord Howe, de care îmi amintesc cu drag. Acolo am reparat, aproape am reconstruit, hidroavionul meu „Gipsy Moth”, avariat în cursul zborului din Noua Zeelandă în Australia. Apropierea de această insulă mi-a trezit nostalgia amintirilor. Ce mult n-aş fi dat ca să mă pot opri din nou acolo. Marea era relativ calmă; am ridicat vela mare după ce am îndreptat o parte strâmbată a culisorului. După vremea închisă a dimineţii, după-amiaza a fost frumoasă, călduroasă, cu cer complet albastru. Era momentul să pescuiesc din santină vesela rătăcită. Am

fixat o mică găleată la capătul bastonului de pavilion, lung de şase picioare, şi am reuşit să recuperez trei castroane, o cană şi o oală spartă, după care m-am apucat să fac din nou ordine în partea dinspre babord a cabinei, unde era de lucru, nu glumă. Trebuia pus la loc conţinutul a cincisprezece mari cutii Tupperware şi să-i fac fiecăreia inventarul pentru a şti de unde să le iau când voi avea nevoie de ceva. Am fixat latura cuşetei în patru locuri cu parâmă dublă şi aş fi prins bucuros toate lucrurile, dar era o operaţie de prea lungă durată ca s-o execut chiar atunci. În tavanul cabinei am găsit înfipte cioburi de sticlă spartă. Am făcut o descoperire interesantă: dacă mă plecam peste marginea bordului, vedeam prelungirea chilei – adăugară de Warwick Hood la Sydney – tăind apa ca o aripă de rechin vopsită cu roşu.

Sâmibătă seara cum avut o lungă conversaţie prin radio cu Sheila, care mi – povestit că pachebotul „Himalaya" al „Companiei Peninsular and Oriental Steam Navigation" a fost lovit şi avariat de un val uriaş, în apropiere de Sydney, la 22 h 20, în noaptea când eu am şavirat. Fără îndoială că a fost acelaşi val care a dat-o peste cap şi pe „Gipsy Moth".[38]

Pătrundeam în zona alizeelor, care în general suflă din est-sudest şi îmi dădeam seama că hotărârea ¡mea de a ocoli Noua Zeelandă pe la nord era o greşeală tactică. După ciclon, însă, marea s-a calmat, 9 oarele a început să strălucească şi, cu toate că majoritatea timpului eram cu vânt strâns, iahtul a început să realizeze o medie zilnică de 134 mile. Uneori, înti. mplător, valuri mari loveau nava şi în asemenea împrejurări „Gipsy Moth" îşi încetinea mersul până la trei noduri. Îmi aminteam însă că, în condiţii similare, pe drumul spre Sydney, înainte ca Warwick Hood

38 Căpitanul Adie de pe pachebotul „Himalaya* se pare că s-ar fi exprimat : „Chachester să-şi păstreze sănătos afurisita mare a Tasmaniei*. – N. A.

să fi oblojit nava, aceasta se oprea complet. Mă miram că nu se vedeau de loc peşti zburători. În 1931, când am zburat cu avionul peste această mare, cârduri întregi de peşti zburători ţâşneau din apă de câte ori mă apropiam de suprafaţa apei; de data asta nu zăream niciunul.

Duminică, 5 Februarie, la amiază eram aproape exact la jumătatea drumului dintre Sydney şi Capul Maria Van Diemen, la extremitatea noid-vestică a Insulei de Nord a Noii Zeelânde, adică parcursesem 550 mile şi mai aveam încă pe atât. Într-o săptămână, nu am realizat decât 550 mile. Notam atunci în jurnal:

„550 mile într-o săptămână înseamnă un record de încetineală Din cele şapte zile ale săptămânii mi-au trebuit patru ca să parcurg 185 mile; o medie de 46 mile pe zi! De fapt, important este că

A A v ((

sunt în viaţă.

Tot timpul am avut necazuri cu cârma automată: pare incapabilă să controleze echea. Ore întregi am meşterit la ea încercând s-o pun la punct. Aveam să-mi dau seama mai târziu de existenţa a două surse, cu totul diferite, ale deficienţelor, dintre care una era complet independentă de dispozitivul propriu-zis. La 5 februarie notam:

,» Am constatat că drumul ales de mine, anume la aproximativ 47 V20 faţă de vântul real, care îmi permite să realizez 5 *IU* noduri, constituie un punct critic; de fiecare dată când am reuşit să reglez velele, cu cârma automată deconectată, dacă las nava să navigheze singură, ea se grăbeşte sau să intre în vânt şi să se oprească, sau să se abată cu cel puţin 65° faţă de vânt, înaintând cu mare viteză, dar cu 30° mai puţin faţă de drumul prevăzut”.

Nu unghiul de 47V2° faţă de vântul real era critic, aşa cum credeam, ci unghiul de înclinare şi totul provenea din cauza formei cocăi. Când vântul se înteţea suficient ca să mărească înclinarea cu

2 sau 3° mai mult, partea anterioară a iahtului devia pe suprafaţa apei şi se abătea cu 30 sau 40° faţă de capul iniţial după care iahtul lua viteză şi se abătea repede în direcţie nedorită. Pe de altă parte, dacă vântul slăbea suficient pentru a reduce înclinarea cu 2 sau 3°, tot din cauza formei cocăi nava începea imediat să strângă vântul, ajungând până la sfârşit complet cu vânt din provă şi oprindu-se. Când, mai târziu, am dat de rostul acestui (al doilea) cusur al lui „Gipsy Moth”, mi-am dat seama că singurul mijloc se a-l remedia era: să manevrez astfel velele încât să feresc nava de a ajunge la unghiul critic de înclinare; cu alte cuvinte, trebuia s-o aduc să navigheze cu o înclinare mai mică sau mai mare decât unghiul critic şi să evit cu orice preţ, să se încline exact la unghiul critic.

Al doilea motiv care împiedica funcţionarea cârmei automate era greutatea excesivă a dispozitivului şi înălţimea safranului. În loc ca safranul să aibă tendinţa naturală de a sta vertical în apă, pentru că era prea greu la partea superioară, el se înclina de o parte sau alta. La vânt slab paleta nu era destul de puternică pentru a rezista acestei tendinţe de înclinare. Am încercat să ataşez parâme de fiecare parte a safranului cârmei automate amărându-le ca să ţină safranul vertical. Dar atunci, pentru a modifica direcţia navei, paleta trebuia să învingă mai întâi tensiunea parâmelor ca să reuşească să întoarcă safranul. Mai târziu am menţinut safranul vertical fixându-l de fiecare parte cu patru toroane de parâmă rezistente. Cele patru parâme de siguranţă erau ancorate câte una de fiecare parte a postului de la pupă.

Dar în perioada despre care vorbesc încă nu descoperisem cauzele deficienţei şi încercam, fără succes, tot felul de remedii. Crezând că poate era prea mare contragreutatea paletei, am încercat s-o reduc; am gresat şurubul, fără sfârşit, socotind că era poate gripat; am încercat să decuplez cârma automata şi să reglez echilibrul

velelor înainte de a recupla automatul. (De când cu ameliorările aduse de Warwick la chila navei, aceasta putea fi echilibrată sub vele, doar pe scurte perioade de timp.) Am mai încercat să echilibrez safranul cârmei automate înainte de a cupla cârma la eche, dar nava îşi modifica imediat direcţia: intra în vânt sau cădea sub vâm. Credeam că înnebunesc, dar m-am încăpăţânat şi zi de zi am încercat tot ce mi-a trecut prin minte. Cu timpul, am obţinut rezultate mai bune. La 20 februarie am fixat parâmele la partea de sus a safranului, menţinându-l astfel redresat, aşa cum am descris mai înainte. Însemna deci că paleta trebuia să învingă tensiunea parâmei înainte de a roti safranul.

M-am simţit mult mai sigur de mine când, în sfârşit, am dat de rostul unghiului critic de înclinare. Înainte, de câte ori „Gipsy Moth" cădea sub vânt, îi reproşam cârmei automate că nu era în stare să menţină nava pe direcţia necesară; de fapt, cauza era forma cocăi şi nu dispozitivul automat.

Poate că dui punct de vedere tactic am făcut o eroare neocolind Noua Zeelandă pe la sud dar, după cum mi-a spus Sheila în timpul unei conversaţii prin radio, am înţeles că eroarea mi-a permis să-mi viu în fire, căci am întâlnit vreme caldă şi mare relativ calmă, în noaptea de luni, 5 februarie, «mi-am luat din nou rămas bun, prin radio, de la Sheila, într-o ultimă convorbire înainte de plecarea ei din Australia spre Hong Kong, ptf drumul de întoarcere acasă, în Anglia. Despărţirea m-a întristat. Pentru a-mi mai ridica moralul, a doua zi dimineaţa m-am bărbierit pentru prima oară de la plecarea din Sydney; am fost bucuros să scap de iritaţia feţei provocată de barba crescută. Bărbieritul a mers greu; de şase ori m-am oprit ca să curăţ maşina îmbâcsită. După bărbierit, activitatea obişnuită de navigator – reglarea cârmei automate, sifonarea apei din postul provă – şi micul dejun mi-au

ocupat întreaga dimineaţă. Restul zilei l-am consacrat reparaţiei cocpitului. Operaţie lungă, neplăcută, dificilă. Am răscolit prin toată nava ca să găsesc materialele necesare şi nu era de loc uşoară manipularea sculelor la unghiul mare de înclinare a navei. Nu m-am lăsat şi muncind oră după oră am realizat mici progrese.

Joi, 9 februarie, a fost o zi bună. Vântul şi-a schimbat direcţia şi pentru prima dată de când am plecat de la Sydney am avut parte de o navigaţie agreabilă. Vremea era plăcută, caldă; purtam doar şortul când lucram pe puntea provă. Am trecut la o distanţă de 135 mile sud de insula Norfolk[39], pe care am vizitat-o cu prilejul zborului întreprins în 1931. Am stabilit o legătură radio prin care îmi exprimam regretul că nu o puteam vizita din nou. Administratorul, Reginald Marsh, mi-a transmis un admirabil mesaj: „Vă socotim ca fiind unul dintre ai noştri; mulţi locuitori din Norfolk îşi amintesc că în 1931 aţi fost primul vizitator venit pe calea aerului în insula noastră”.

Am zărit un avion al Forţelor aeriene regale din Noua Zeelandă semănând cu o fortăreaţă zburătoare din timpul războiului; pe aripa cozii purta literele U.S. Probabil că amestecul său carburant era suprasaturat, căci motoarele lăsau patru dâre de fum negru. Atunci mi-am pus întrebarea dacă totul era în regulă la bordul avionului şi m-a cuprins îngrijorarea la gândul că ar fi trebuit să iau la bord întregul echipaj, în cazul în care avionul ar fi căzut în mare! Dar nu a fost cazul. Avionul s-a rotit de cinci-şase ori deasupra lui „Gipsy Moth”, apoi s-a îndepărtat dispărând în zare. Cred că fusese trimis să mă salute din partea Noii Zeelande.

A doua zi am trecut la vreo 90 mile de Capul Nord, extremitatea nord-vestică a Noii Zeelande. Parcursesem 1 300 mile de la plecarea de la Sydney şi până la Capul Horn

---

39 Insulă în Oceanul Pacific, 13 mile pătrate suprafaţă, dependentă de Australia. – N. 7.

mai aveam de străbătut 5 400 mile. „Gipsy Moth” naviga cu viteză, deşi mersul îi era încetinit, în oarecare măsură, de adaosul la chilă. Plecat, însă, din Australia mai târziu decât prevăzusem şi cu performanţa redusă din prima săptămână, îmi dădeam seama că aveam să ajung la Capul Horn cu cel puţin trei săptămâni mai târziu decât sperasem. Nu aveam ce face; mi-am văzut mai departe de micile mele treburi: am recopt încă o dată ultimele pâini din cele luate de la Sydney, căci mucegăiseră iarăşi; am vopsit peretele reparat de la cocpit; am cercetat locurile pe unde se infiltra apă în postul provă şi am aplicat pastă de etanşare în câteva locuri. Am semănat creson ca să am – cel puţin aşa speram – salată proaspătă până la Capul Horn; am fixat la postul pupă patru scripeţi ca să manevrez mai uşor trecerea legăturilor ce menţin safranul cârmei automate.

Radio Auckland a lansat o avertizare prin care anunţa latitudinea şi longitudinea la care se afla un trunchi de arbore plutitor. Am notat cu grijă datele; trunchiurile şi arborii purtaţi în derivă au constituit întotdeauna un pericol pentru navigaţia în jurul Noii Zeelande. O coliziune cu aşa ceva ar fi însemnat naufragiul iahtului.

Duminică (a doua de când am părăsit Sydney-ul) am repurtat un mic succes: am regăsit termosul dispărut, sub saltea, cu ocazia aerisirii aşternutului pe punte. Asta însemna că ori eu dormeam ca un buştean, ori salteaua era extraordinar de moale! Era făcut zob în interior; cu siguranţă că zburase printr-o deschidere de numai

16 3/4 inches lăţime din peretele îndepărtat al bucătăriei prin care priveam atunci când eram culcat în cuşetă cu capul pe pernă. Noroc că nu m-a pocnit în cap pentru că am observat o adâncitură mare într-o traversă a punţii, chiar deasupra capului; probabil că acolo a ricoşat termosul.

Ca să nu uit nimic din cele ce trebuiau executate şi

pentru a face faţă unei eventuale viitoare crize, am întocmit o listă cu ceea ce trebuia să fac în fiecare zi, un fel de „agendă” pe această perioadă a călătoriei. Şi pentru că nu o cred lipsită de interes încerc să redau câteva din ocupaţii:

verificarea legăturilor rezervorului de apă dulce; fixarea cu o brăţară a chesonului din cocpit (în prezent, folosesc o parâmă în acest *scop*); montarea unui dispozitiv de blocare a sertarelor bucătăriei; încercarea paletei cârmei automate, fără contragreutăţi suplimentare; schimbarea locurilor de frecare a transmisiilor de la eche la cârma automată; verificarea nivelului de apă de răcire la motor; punerea la păstrare a bastonului de pavilion; montarea scripetelui pe transmisia echei la cabină; încercarea de a da mai mult joc safranului cârmei automate; refacerea mai solidă a reparaţiei peretelui cocpitului, pentru a opri apa de pe punte să pătrundă în cabină; gresarea transmisiilor echei; verificarea întinderii curelelor alternatorului; uscarea la aer a chesonului din cocpit; deschiderea ventilatorului din bolta pupei, când vremea este uscată; găsirea unui sistem de blocaj al cutiilor de conserve în lăzile de sub banchete; şpriţuirea cu ulei a maşinilor de filetat; fixarea plasei de la prova tribord; închiderea ventilatorului de la puntea tribord; verificarea balansinei velei mari; semănarea muştarului şi a cresonului; montarea unui indicator la cârma automată; curăţirea pistolului Very; descurcarea parâmelor care manevrează scondrii; instalarea unui supliment de cârlige în dulapul de haine; a se lămuri ce se mai poate folosi din resturile plasei de vele aflata pe punte; fixarea la pupă a unei parâme de remorcare cu noduri; studierea pentru o mai bună folosire a fotometrului aparatului de fotografiat; desţepenirea vinciului Lewmar pentru manevrarea scotei velei mari, care era blocat; fixarea de saule de siguranţă la manivelele vinciurilor; umplerea cu spirt de ars a

bidoanelor şi sticlelor; întărirea grandeei la vela mare; întărirea marginii de învergare la velastraiul mare; eliberarea capătului velei mari prins peste bord de straiul din spate; verificarea fructelor şi a apei potabile; semănarea de boabe de grâu încolţite; fixarea unui ochet pe scota focului; fixarea unei carabiniere automate la straiul focului; uscarea cutiei sextantului de avion; uscarea sacului cu pulovere de iarnă; pe vreme calmă, urcare pe arbore pentru repararea luminii de poziţie; găsirea unui sistem pentru menţinerea pernelor pe cuşetă când nava se înclină; uscarea lăzii de sub bancheta de lângă cuşetă; fixarea unei saule de siguranţă la manivela pompei pentru golirea santinei; gresarea cabestanului; curăţirea sirenei de ceaţă; montarea unei parâme metalice la extremitatea scondrului din afara ¡bordului, în locul celei de manila; fixarea unei saule de siguranţă la manivelele de terţarolat; repararea dispozitivelor contra frecării a vela artimon; într-o zi calmă, chituirea eventualelor locuri de infiltraţie la postul provă; instalarea de parâme mai mari U fungile focurilor; instalarea de dispozitive contra frecării la şarturi; repararea marginii de întinsură a velei artimon; instalarea mai multor cârlige pentru suspendarea cănilor; suprimarea tacheţilor zburători folosiţi la scripeţii velei de capă; a se ocupa de infiltraţiile de apă la piciorul cuşetei; montarea de scote la focul de furtună; înlocuirea ştiftului şi şurubului uzate la paleta cârmei automate, îndată ce starea vremii o va permite; examinarea cheii de tachelaj îndoite la vela de capă; fixarea unui proiector etanş; căutarea unei poziţii mai bune pentru lampa portativă, pe puntea provă; verificarea conductorilor luminilor de drum de la crucetă la nivelul punţii şi verificarea siguranţei respective; a mai încerca descurcarea fungii velastraiului de furtună, încolăcită pe şarturi; verificarea dispozitivului de alarmă pentru semnalizarea pierderii de direcţie; fixarea lămpii portative; fixarea de şnur gudronat la

interioarele legăturilor contra frecării; inspectarea părţii de sub apă a lochului Harrier, în prezent avariat; gresarea cu seu a parâmelor contra frecării; reataşarea pe arborele artimon a celui de al treilea culisor de jos; verificarea compasului din cabină; repararea şurubului desfăcut la rola unui scripet; un şurub desfăcut pe punte, la postul pupă; înlocuirea scripeţilor la toate saulele de semnalizare.

Nu este o listă completă a lucrărilor executate la bordul lui „Gipsy Moth" ea cuprinzând mai mult unele operaţii întâmplătoare. Lipsesc schimbările de vele, reglările cârmei automate, calculele de navigaţie, toate muncile obişnuite din bucătărie şi toată munca penibilă de curăţire executată după şavirare. Unele dintre operaţiile înşiruite, de pildă repararea cocpitului, au durat mai multe zile. Chiar aşa incompletă, agenda dă o idee despre efortul pe care navigatorul solitar trebuie să-i depună într-o cursă peste ocean.

În afară de toate acestea, după ce am trecut de Insula Norfolk, timp de două sau trei săptămâni am muncit din greu la diverse pregătiri pentru a face faţă unei noi şavirări. De exemplu, am fixat solid capacele tuturor chesoanelor de sub banchetele din cabină ca să nu se mai reverse sutele de cutii de conserve, sticlele şi instrumentele aflate în ele. Mă tot întrebam cum să fixez capacele chesoanelor, fără ca prin aceasta să fie foarte greu de deschis la nevoie; am găsit soluţia, tăind în capace o serie de găuri, am fixat de fundul lăzilor bucăţi de saulă, groase de 3/4 inch care treceau prin câte două găuri de la fiecare capăt al capacului şi am legat cele două bucăţi de frânghie printr-un nod. Am mai fixat câte o saulă de siguranţă la fiecare manivelă de vinci şi la fiecare manivelă de terţarolare, ca să evit de a mai fi aruncate peste bord. Am cercetat întreaga navă ca să fixez pe cât posibil fiecare obiect care ar fi putut să se rostogolească, în cazul unei noi şavirări.

Chesonul de sub banchetă, cu cel mai periculos conţinut în cazul unei şavirări, era cel cu scule grele, ca: menghina, marile chei mecanice etc., precum şi un lingou de plumb de 20 livre. Dintr-un asemenea cheson am fost obligat să trec într-altul 130 de cutii de conserve pentru ca să pot lucra la fixarea chesonului. Cu toate măsurile luate, notam în jurnal: „Mă îngrozeşte gândul că toate conţinuturile acestor chesoane ar putea ajunge să se izbească de tavan cu zgomot infernal”.

12

De două ori joi

Aveam înainte o vastă întindere a Pacificului, 5.000 mile cu cel mai pustiu orizont din lume. I-au trebuit omenirii milenii de istorie pentru a descoperi cât de vast este Pacificul; până la sfârşitul secolului al XVIII-lea geografii nu bănuiau că există o suprafaţă de ocean atât de întinsă *şi* presupuneau că glohul pământesc se „echilibra” cu un continent din emisfera australă, cu totul imaginar. I-a fost dat englezului James Cook să distrugă aceasta ipoteză şi chiar după ce el navigase peste ceea ce se credea a fi ocupat de pământ, mulţi oameni nu se puteau obişnui totuşi cu gândul acesta. Oricine străbate vastitatea Pacificului nu poate să nu se gândească la acei navigatori celebri, îmbarcaţi pe capricioasele veliere ale secolelor al XVI-lea, al XVII-lea şi al XVIII-lea, care, cu răbdare, au înlocuit legenda cu realitatea geografică şi au sporit cunoştinţele oamenilor asupra lumii: Magellan, Drake, Anson, Fernandez de Quiros, Dampier, Bougainville şi, mai ales, Cook. Astăzi înfruntăm acelaşi ocean şi aceleaşi furtuni dar în afară de acestea, ei erau confruntaţi cu un pericol de care în prezent suntem scutiţi: scorbutul. Pentru redactarea cărţii mele *Along the Clipper Way* am citit numeroase relatări despre scorbut, toate atroce. Cea mai îngrozitoare este, cred, relatarea călătoriei lui Anson în jurul lumii şi merită să fie redată din nou, măcar pentru a

dovedi că totuşi omul a făcut progrese, cel puţin în unele privinţe. Iată un extras:

„Curând după ce am trecut prin strâmtoarea Le Maire, scorbutul şi-a făcut apariţia printre noi; lunga durată a călătoriei noastre pe mare, oboseala şi tot felul de decepţii i-au uşurat răspândirea în aşa hal, încât în ultima zi din aprilie (1741) mai erau doar câţiva la bord încă neatinşi de boală şi luna s-a încheiat cu un bilanţ de 43 de morţi la bordul navei «Centurion». Deşi credeam că flagelul ajunsese la culme şi ne făceam iluzii că pe măsură ce înaintam spre nord intensitatea lui va scădea, am constatat că, din contra, în luna mai, numărul victimelor s-a dublat; cum nu am acostat decât la mijlocul lui iunie, mortalitatea a mers crescând şi boala s-a propagat atât de larş, încât au pierit aproape 200 de oameni şi nu au mai rămas decât şase oameni valizi pentru cart.

Această maladie, atât de frecventă, în călătoriile de durată şi atât de nefastă pentru noi, este cea mai ciudată şi inexplicabilă din cele ce afectează corpul omenesc. Simptomele ei sunt numeroase şi diferite iar modul cum progresează şi efectele ei sunt extrem de variate; rareori se întâmplă ca două persoane să se plângă de aceleaşi manifestări ale bolii iar în cazurile cu oarecare asemănare de simptome, ordinea apariţiei acestora este total diferită. Chiar dacă în mod frecvent ia forma altor boli şi nu poate fi descrisă pe baza unor semne exclusive şi nedezminţite, sunt însă unele simptome mai generalizate decât altele şi, fiindcă apar mai frecvent, merită a fi înşiruite în mod special. Aceste simptome generale sunt: largi pete decolorate răspânaite pe întreaga suprafaţă a corpului, umflarea picioarelor, putrezirea gingiilor şi, în special, o oboseală generală extraordinară, după orice activitate, oricât de neînsemnată; în cele din urmă oboseala duce la leşin, sau chiar la moarte, în urma unui efort mic sau chiar a unei simple mişcări.

De obicei boala este însoţită de o ciudată stare de deprimare, de frisoane, de tremurături, de tendinţa de a fi cuprins de teroare la cel mai *uşor* incident. Printre numeroasele manifestări mai frecvente ale epidemiei am putut observa că atunci când oamenii erau descurajaţi sau dezamăgiţi, întotdeauna boala căpăta un nou avânt; în general, ea îi omora pe cei ajunşi în ultimă fază, iar pe cei ce mai aveau ceva vlagă, îi ţintuia în hamacuri; am ajuns la concluzia că vioiciunea de spirit şi optimismul erau paveze destul de eficace în apărarea contra gravităţii fatale a bolii”.

Regimul vegetarian, cultivarea de creson la bord şi zeama de lămâie, toate aceste cunoştinţe cu greu dobândite de omenire din suferinţele vechilor navigatori, mă fereau de flagel. Le sunt nespus de recunoscător acelor înaintaşi.

Ieşind din Marea Tasmaniei pe la nord de Noua Zeelandă am fost încă o dată obligat să mă îndrept spre sud, către zona „Roaring Forties”. Greşeala de a fi ocolit Noua Zeelandă pe la extremitatea nordică era acum compensată de o vreme bună pe care căutam s-o folosesc din plin pentru a putea face faţa condiţiilor grele de navigaţie ce aveau să mă întâmpine curând.

La 13 februarie, la o oră după miezul nopţii, mi s-a părut că văd un peşte, dar în lumina puternică a proiectorului am recunoscut o meduză oribilă, ca un ţipar translucid, lung de 1 yard, cu un rând de pete brune, ca nişte nasturi, aşezate la intervale egale, de-a lungul spinării. Se deplasa, şerpuind, încet. Adâncimea mării era presărată cu milioane de puncte luminoase, care dispăreau când erau prinse în raza proiectorului.

În dimineaţa următoare am auzit un zgomot ca o răpăială slabă de puşcă mitralieră; erau sute de mici marsuini *, sărind în aer şi lovind suprafaţa aproape netedă a mării. La amiază am constatat că în ultimele trei

zile realizasem cu totul doar 180 mile, cu vânt strâns, într-o briză slabă din est. Poate că briza aceasta se datora faptului că eram prea aproape de coasta nord-estică a Noii Zeelande. La amiază, în ziua de 14, mă aflam numai la 100 mile distanţă de Capul Est al Noii Zeelande. După prevederile meteorologice la 60 mile mai la sud vântul sufla din vest. Încercam, cu orice preţ, să ajung acolo, un adevărat chin al lui Tantal. Miercuri, 15 februarie, mi-am i spălat cămaşa şi şorţul; am pus în aplicare o metodă nouă: le-am spălat mai întâi în apă caldă de mare, apoi le-am clătit cu apă de mare şi la urmă, cu apă dulce ca să scot sarea. Cu această metodă economiseam apa dulce şi rufele ieşeau foarte curate.

În apropierea meridianului de 180° şi a Liniei internaţionale de schimbare a datei, am avut o minunată zi de navigaţie, realizând 217 mile de la amiaza zilei de miercuri 15 februarie, până joi 16 la amiază; prima joi, 16 februarie, căci prin traversarea Liniei internaţionale de schimbare a datei am mai câştigat o zi, care, de asemenea, era joi, 16 februarie. Cu vânt bun, cu alură mare, larg, ştiam că voi avea o performanţă zilnică frumoasă, aşa că, pentru mai multă siguranţă, când am făcut observaţiile la soare, am executat una în plus, adică în total patru. Dar tot nu am fost convins de realizarea celor 217 mile şi am mai făcut încă o observaţie; trei drepte care se întretăiau în acelaşi punct erau cât se poate de satisfăcătoare ca precizie. Poate că eroarea era datorată poziţiei din ziua anterioară, dar chiar în acel caz, performanţa era extraordinară, cea mai lungă distanţă realizată într-o singură zi de un navigator solitar. Pentru sărbătorirea evenimentului am destupat o sticlă de şampanie Veuve Clicquot, dar ca de obicei şampania nu mi-a adus noroc; a doua zi a început cu ploaie şi vânt contrar. Pentru a anihila influenţa nefastă a şampaniei, am băut două pahare din excelenta bere Whitbread, scoasă din butoiaş!

La mijlocul nopţii dintre cele două joi, am devenit deodată bănuitor în privinţa celor 217 mile realizate în ziua precedentă. De când am părăsit Australia, parcursul calculat după observaţiile zilnice la soare a fost, în medie, cu 12, 5% mai mare decât cel estimat, ceea ce însemna că lochul Harrier subaprecia cu acest procent parcursul real[40]. Dar în ajunul acestui vârf de 217 mile, parcursul estimat a fost în realitate mai lung decât cel stabilit după observaţii la soare şi din această cauză eram neîncrezător. Când am recalculat observaţia la soare, am găsit o eroare stupidă. Realizarea era în realitate de numai 189 mile, în timp ce în ziua premergătoare realizasem mai mult, 164 în loc de 138 mile. Am notat în jurnal: „Nu are importanţă, m-am ales cu şampanie şi am realizat totuşi 189 mile, ceea ce nu este de loc rău”.

A doua zi mi-a adus corvoada unei zile suplimentare pe drumul către Capul Horn, dar până în Anglia voi recupera zece ore din această zi, prin avansarea ceasornicului cu câte o oră la fiecare 15° de longitudine depăşită. În imensitatea oceanului, în afară de zori şi de amurg, timpul nu are semnificaţie, totuşi sunt obligat să cunosc ora exactă, cu precizie de o secundă, pentru calculele de navigaţie. De când a fost creată, Linia internaţională a schimbării datei a dat multă bătaie de cap marinarilor. După ce am trecut de linie, aveam un singur mijloc de a evita greşeli în privinţa timpului: să scriu pe fiecare pagină a jurnalului de bord data şi numele zilei corespunzătoare poziţiei, precum şi diferenţa dintre ora locală şi ora Greenwich. De exemplu, ziarul „The Times” aştepta de la mine o relatare în ziua de luni 27 februarie. Mă aflam atunci la 1 900 mile est de Noua Zeelandă. Constatasem că cel mai favorabil moment pentru

---

40 Specie de cetaceu (Phocena phocena) asemănător cu delfinul, cu spate negru şi abdomen alb, ajungînd pînă la 1,8 m lungime şi 80 kg greutate. – N. 7.

transmitere era cam la o oră după întunecare; am fost deci obligat să transmit mesajul la 9 h p.m., după ora navei, duminică 26 februarie, ceea ce corespundea, după ora Greenwich, cu luni, 27 februarie, 7 h a.m.

Mă îngrijora un punct de pe hartă purtând menţiunea „S-au constatat brizanţi, 1960”. Asemenea indicaţii pe hărţile Amiralităţii britanice sunt marcate pe baza rapoartelor primite de la nave comerciale şi au mai mult un caracter de avertizare provizorie, până ce se examinează amănunţit zona respectivă. Un raport despre existenţa brizanţilor poate avea o bază reală sau nu. Marea îl poate înşela foarte uşor pe omul de cart care, foarte convins, va semnala existenţa unor brizanţi, când, în realitate, nu este decât o iluzie optică provocată pe suprafaţa mării, de valuri şi de razele soarelui sau ale lunii. Dar Pacificul ascunde încă şi astăzi recife necunoscute şi marinarul nu poate exclude posibilitatea existenţei unui asemenea recif. Porţiunea marcată pe hartă cu „brizanţi” nu a fost încă explorată, deci navigatorul este obligat s-o considere periculoasă; o zonă cert periculoasă exista doar la aproape 500 mile spre nord, şi anume, reciful Maria Theresa, deci aproape direct pe ruta mea.

Indicaţia „brizanţi” de pe hartă mi-a făcut o impresie bizară. Dacă „Gipsy Moth” eşua pe un recif, pe o rază de 700 mile nu exista fiinţă omenească. Probabil că din cauza acestei impresii de nesiguranţă, sâmbătă 18 am crezut că mă aflam în vecinătatea altui recif. Deşi sufla o briză slabă, marea începuse să fie agitată. Valurile se rostogoleau şi se spărgeau, formând parcă vârfuri de piramide. Am scrutat orizontul ca să-mi dau seama dacă se zărea cumva vreun recif. Am pus în funcţiune sonda acustică care mi-a indicat o adâncime de peste 50 fathom[41], dar aparatul nu poate semnala prezenţa, la câteva picioare, a unui recif de corali,

41 Unitate de măsură folosită în special la sondaje marine, egală cu 6 picioare, respectiv 1,829. – N. T.

cu margini verticale.

Duminică 19 februarie, până la zona marcată pe hartă cu „brizanţi”, deci a unui eventual recif, mai aveam de parcurs cam 200 mile. M-am gândit să schimb direcţia spre nord-fst sau spre sud-est ca să am o marjă mai mare de siguranţă, dar de fiecare dată când am încercat să schimb direcţia, vântul m-a împiedicat ca şi cum ar fi urmărit să mă împingă neapărat către acel punct. Colac peste pupăză, cerul era înnorat şi nu am putut face nicio observaţie la soare ca să-mi stabilesc exact poziţia. Pericolul acelui posibil recif mă obseda; nu era o porţiune de uscat vizibilă de departe. De pe o navă atât de joasă ca „Gipsy Moth”, numai graţie unui mare noroc o puteam observa de la distanţa de 1 milă, iar noaptea, de la o distanţă şi mai mică. Şi nu puteam sta tot timpul de veghe. Din timp în timp puneam în funcţiune sonda acustică ca să-mi dau seama dacă nu cumva adâncimea apei scădea; aparatul îmi arăta însă mereu că fundul era mai jos decât limita sa de percepere, adică sub 50 fathom adâncime.

Am păstrat sextantul la îndemână, în cocpit, pândind un moment favorabil pentru a face o observaţie la soare, dar abia la 20 februarie, puţin înainte de apusul soarelui, am reuşit, în ciuda ceţii. Am obţinut longitudinea şi calculele mi-au arătat că mă aflam la 6 mile vest de meridianul care traversa pe hartă zona brizanţilor, dar nu am izbutit să aflu dacă mă îndreptam direct spre acea zonă, sau ceva mai la nord. După calcul, urma să trec cu 20 mile mai la nord, dar nu puteam avea încredere căci nu mai verificasem poziţia pe ultima distanţă de 190 mile. La fiecare 15 minute cercetam orizontul cu binoclul, până ce s-a întunecat şi nu am mai putut vedea nimic. Mai parcursesem 9 mile, deci trebuia să mă aflu la est de poziţia recifului indicat pe hartă; mă consideram, oarecum, în siguranţă. De altfel, exista, oare, în realitate, reciful? Nu ştiam, dar singurul mijloc de a fi în siguranţă consta în a

presupune că exista.

Mă plictiseau din nou durerile de picior, care mă chinuiseră şi înainte de a ajunge la Sydney. Am reuşit însă să scap de ele band o jumătate de pahar cu apă de mare. De la Sydney luasem câteva tai) lete de sare ca să le folosesc în locul apei de mare dar de trei ori am încercat să iau câte una şi mi-au făcut rău. Am revenit deci la remediul care părea că-mi convine.

Din nou am pătruns în zona „Roaring Forties" şi am observat că iarăşi m-a cuprins o toropeală, probabil influenţa aerului, vântului şi a vremii din apele antarctice. Am simţit acelaşi fenomen când am pătruns pentru prima dată în această zonă, venind din Atlantic, pe drumul spre Australia. Când sufla vântul, nu aveam chef să lucrez nimic – abia executam manevrele indispensabile – iar când vremea era bună, cheful îmi pierea aproape de tot. Eram chiar bucuros când trebuia să mă scol noaptea ca să strâng vreo velă, căci prin aceasta îmi justificam mie însumi leneveala de dimineaţă. Câteodată aveam dureri mari de cap, migrene, şi uneori abia mă convingeam să ies pe punte. Miercuri, 22 februarie, am scăpat nevătămat dintr-o căzătură destul de periculoasă. Tocmai ridicam vela mare şi în timp ce trăgeam funga, un culisor s-a înţepenit în şina respectivă. Am tras mai tare ca să-i liberez; culisorul s-a smuls, funga a scăpat spre mine şi m-am întins pe spate cât eram de lung. Căzătura a fost destul de periculoasă, noroc că nu m-am izbit cu capul de ceva. Când lucrez pe punte, de obicei mă sprijin de ceva dar de data asta probabil că încercând să desţepenesc cu o mână culisorul, eram atât de preocupat, încât atunci când am reuşit mi-am pierdut echilibrul. Nu m-am lovit dureros decât la cotul braţului drept, unde, mai târziu, aveam să mă mai lovesc de câteva ori.

Erau totuşi şi momente plăcute, mai ales atunci când stând la soare, în cocpit, beam căni întregi cu bere

Whitbread. Eram foarte bucuros să «cot o cană cu bere din butoiaşul aflat în santină, pe care să o beau în bătaia călduţă şi strălucitoare a soarelui, înconjurat de albastrul profund al mării şi de seninul cerului. Briza răcoroasă din apele antarctice făcea ca temperatura să fie nespus de plăcută. Pe când stam astfel, într-o zi, în cocpit, am încerrat să calculez unde se găsea în acel moment, cea mai apropiată fiinţă omenească. Probabilitatea existenţei unei nave era aproape exclusă, iar cel mai apropiat ţărm locuit – al insulelor Chatam – se găsea la o distanţă de vreo 885 mile. Când soarele a apus, s-a făcut destul de frig şi am aprins focul în sobă, creând o ambianţă plăcută. Mă aştepta însă şi o surpriză neplăcută, pe care, din cauza importanţei ei, am înregistrat-o în jurnalul de bord.

„Joi, 22 februarie, 19 h 25. Tocmai am constatat că nu mi-au mai rămas decât patru sticle de gin, adică suficiente numai pentru patru săptămâni. Este singura băutură tare pe care o folosesc în această călătorie. Îmi pare rău că nu am luat o provizie mai mare. Va trebui să raţionez consumul şi să nu mai beau decât la prânz. Bine că surpriza nu a fost şi mai rea, să nu mai fi avut de loc”.

La 24 februarie s-au împlinit 30 de ani de când m-am căsătorit cu Sheila. În Anglia, această zi începea când, în poziţia în care mă aflam, era ora 14; exact la ora aceea am luat câteva fotografii coborând spre cabină[42]. Nu era locul şi momentul cel mai potrivit pentru a race fotografii de aniversare, căci se ridica o furtună şi „Gipsy MothK avea un ruliu teribil pe marea agitată. Iată un extras din jurnal:

„Am reuşit două observaţii la soare, nu prea clare, printr-o crăpătură a norilor plumburii, dar durează, parcă, secole până să găsesc imaginea soarelui şi până ce prind orizontul printre rostogolirea valurilor. Oglinda sextantului se abureşte mereu, şi altele, şi altele. Dar ziua îmi pare mai puţin sumbră atunci când cunosc poziţia în care mă

42 Inclusiv planşa colorată. – N. A.

aflu. E foarte greu să-mi menţin echilibrul în cabină; când mi-am preparat micul dejun, am fost proiectat peste primus. Eu n-am păţit nimic, dar s-a strâmbat cadrul reşoului. Noroc că luasem de pe foc ceaşca cu cafea fierbinte”.

Oricât de violente erau mişcările navei, ibricul plin, de pe reşou era întotdeauna în siguranţă, deoarece prevăzusem, în mod special, o tavă de tablă pe care o puneam dedesubt. Ansamblul avea suspensie cardanică iar tava constituia o contragreutate, dar, în general, se mai aflau pe ea un borcan cu marmeladă sau cu miere, prăjitorul de pâine, şi deseori o tigaie pentru friptură. Stând în scaunul basculant, ajungeam la toate obiectele de pe tavă şi puteam să apuc cratiţele sau ibricele aflate pe sobă, fără să mă deranjez. Scaunul şi masa, amândouă basculante, erau admirabil plasate; fără să mă scol de pe scaun, puteam ajunge la robinetul de bere sau să iau cărţi de pe raftul aflat la stânga, deasupra culturii de creson şi de muştar; mai ajungeam şi la un pachet de jurnale, precum şi la alte lucruri importante: sticla de gin sau cea de rachiu din dulapul de sub primus, sarea, piperul, alte condimente, spirtul de ars şi chibriturile erau pe un raft la marginea reşoului. Scaunul era una dintre piesele de echipament cele mai reuşite de pe navă: aşezat în el, rămâneam la verticală, indiferent de înclinarea iahtului. L-am proiectat împreună cu John Jurd, maistrul tâmplar de la firma Camper. În momentul când am căzut peste reşou, inclinometrul arăta o înclinare a ruliului de 50° de o parte şi de 30° de cealaltă. Am notat în jurnal:

„Aş vrea să fiu acasă cu draga mea soţie; îmi pare rău că sunt departe de ea, dar asta-i viaţa. Abia am terminat micul dejun, voi închina în sănătatea Sheilei mai târziu. La Londra, Ziua de aniversare începe când aici este ora 2 p.m. şi ţine până mâine la aceeaşi oră. Dacă continuă furtuna, voi fi obligat să aştept până mâine ca să

sărbătoresc aniversarea”.

Dar nu am aşteptat. Am hotărât că furtuna era prea puternică pentru a îmbrăca smochingul şi am serbat evenimentul chiar în acea seară; iată ce am scris în jurnal:

„Am închinat pentru Sheila un pahar cu deliciosul vin Montrachet pe care ea I-a adus din Anglia pentru mine, ca să-i am la bord. I-am urat viaţă lungă, sănătate şi fericire şi mi-am exprimat recunoştinţa pentru cei treizeci de ani petrecuţi împreună. Sheila este o soţie minunată, excepţională. Am comis ceva foarte nebritanic: o lacrimă mi s-a prelins pe obraz. Aici, în aceste împrejurări, viaţa depinde de un fir de aţă şi te face să vezi la adevărata lor valoare multe lucruri (sau evenimente) pe care le neglijezi sau uneori treci nepăsător pe lângă ele, când eşti înconjurat de oameni. Să nu devin prea sentimental. Să mai beau puţin Montrachet”.

Mi-a plăcut vinul. Nu pot spune acelaşi lucru însă despre furtună, deşi trebuie să recunosc că pe un mic iaht, în plină mare, o furtucă cu vânt statornic nu cere eforturi, căci atât timp cât dăinuieşte ¿int puţine schimbări de velă de făcut. După momentele solemne ale aniversării căsătoriei am ieşit pe punte pentru a face puţină ordine. Am reglat grandeea velastraiului trinchet în aşa fel încât să nu mai fluture ca un steag în vânt şi am ajustat scota. Am trecut o parâmă pe scondrii spinakerilor şi pe balansinele şi fungiile respective pentru a face să înceteze zbârnâitul vântului printre ele. Am terţarolat din nou vela mare, am ridicat vela de capă cu un picior sau două mai sus, am dat mai jos parâma de învergare şi am fixat pe punte un mic suport de care am prins ghiul velei mari. Apoi am schimbat capul cu vânt larg pentru a spori viteza. Mă aflam la 43V2°S şi nu voiam să cobor sub 45°S înainte de a schimba direcţia către Capul Horn.

Furtuna a durat şapte zile, când mai slabă, dar de cele mai multe ori puternică. Nava înainta repede, dar

greu. Uneori acul lochului atingea limita de zece noduri, rămânâna acolo perioade de timp ce-mi păreau lungi, deşi, probabil, numărau doar câteva secunde. Când vreo hulă enormă se pornea pe sub suprafaţa agitată a apei, „Gipsy Moth" începea să salte pe valuri. Din cabină, îmi puteam «da seama când nava se apropia de un val deferlant. Începea un muget surd iar vântul creştea brusc cu 10 – 15 noduri. Apoi nava se înclina deodată în vânt şi vedeam apa spumoasă clocotind de-i lungul punţii. Întotdeauna hula era destul de mare, asemănătoare cu aceea când „Gipsy Motha a căzut travers la sud de Australia. Şi atunci strălucea soarele, la fel ca în această parte tot atât de pustie a apelor antarctice, în care mă aflam acum; crestele albe ale valurilor străluceau şi ele reflectând lumina soarelui şi dând mării un aspect aproape ireal. Dar mugetul vântului, înclinarea navei şi ruliul erau foarte reale. Eram surprins de violenţa ruliului care preceda înclinarea navei de partea vântului şi nu-mi dădeam seama care era cauza. Cred că valul acţiona asupra piciorului chilei înainte de a-şi aplica efortul asupra părţii de deasupra; din această cauză, nava nu se culca de partea de care te aşteptai decât atunci când apa lovea partea de deasupra navei.

„Gipsy Moth" s-a comportat bine şi n-a căzut travers. În cursul călătoriei spre Australia, în condiţii similare, aşteptam cu teamă să cadă travers, dar după amenajările executate la Sydney era mult mai stabilă şi îmi inspira mai multă încredere. Totdeauna am fost surprins de efectul capătului de chilă adăugat de Warwick Hood, Totuşi nu voiam să risc şi, ca de obicei, am coborât vela mare când vântul a atins 30 noduri. Stând în cocpit, deseori am încercat să fotografiez valurile, dar când aparatul era pus la punct, nu mai aveam în faţă priveliştea interesantă pe care urmărisem să o prind pe peliculă şi detestam să aştept apariţia altei scene deosebite. Şi, culmea, îndată ce

coboram în cabină, se pornea o serie de valuri interesante.

Cum vântul devenea din ce în ce mai puternic, nu mă puteam hotărî să cobor sau nu vela mare. Doream să obţin o viteză cât mai mare dar pregetam să iau o hotărâre; la fel cum într-o cursă oceanică ştiind că tăria vântului poate să sfâşie spinakerul, te întrebi totuşi dacă poţi îndrăzni să-i mai ţii ridicat câtăva vreme. În cazul de faţă însă situaţia era mult mai serioasă căci dacă vela mare ceda, arborii erau în pericol. Când, în sfârşit, m-am hotărât, şi după ce am coborât vela mare m-am dus în cabină, am avut impresia că iahtul se oprise dar, de fapt, viteza nu se micşorase prea mult, poate de la 7 1/2 noduri la 6 noduri. Ce plăcut era să navighez cu *o* alura relativ liniştită!

La 25 februarie s-au împlinit patru săptămâni de când plecasem de la Sydney. Până la sfârşit, realizând 1058 mile pe săptămână* „Gipsy Moth" începuse să atingă o viteză acceptabilă. Mă aflam la

3 350 mile de Sydney şi la miezul nopţii eram la jumătatea drumului până la Capul Horn.

Noaptea de 26 februarie a fost foarte agitată, cu rafale şi grenuri de până la 40 noduri. Navigam cu velatură redusă, doar cu velastraiul artimon şi focul de drum, care părea că ar corespunde situaţiei, deşi mersul navei era îngreunat din când în când din cauza înclinării. Slavă domnului, nu au fost peripeţii mai grave. Dis-de-dimineaţă a intervenit o acalmie, aşa că am ridicat vela de capă, întrebându-mă însă dacă nu era mai bine să ridic vela mare. Dar nu aveam încredere în durata acalmiei şi am hotărât să mai amân ridicarea velei mari; de nenumărate ori, când ridicasem vela mare, am regretat că nu lăsasem mai departe şi vela de capă. Pe punte era frig; mi-am scos la îndemână veşmintele de iarnă.

Vremea era închisă; arar se mai ivea câte un colţ palid de cer albastru şi, din când în când, un soare spălăcit. Am fost bine inspirat când am ridicat vela de

capă, căci mai târziu vântul s-a înteţit *şi* după-amiază s-a pornit o furtună însoţită de căderea rapidă a barometrului. Am coborât focul şi vela de capă, păstrând ridicat velastraiul trinchet, dar mă gândeam că poate era mai bine să-i înlocuiesc şi pe acesta cu velatură mai mică, cât timp mai era lumină şi nu se înteţise furtuna.

Noaptea am fost obligat să ies pe punte. „Gipsy Moth” galopa cu velastraiul trinchet ridicat şi cu vântul mergând până la limita de 60 noduri a anemometrului. La viteza de navigaţie de 6 noduri, cu vânt din pupă, însemna că vântul avea cel puţin 60 de noduri. Am coborât velastraiul trinchet; în timpul operaţiei am scăpat capătul fungii, care s-a situat orizontal în bordul de sub vânt, ţeapănă ca un baston. Nu aveam altceva de făcut, decât să aştept până când vântul va slăbi şi funga se va lăsa în jos, ca să o pot prinde.

În timpul manevrei am făcut două greşeli. În primul und nu ar fi trebuit să las farul provă fără nicio velă; încă de după amiază, de la primele semne de înteţire a vântului, trebuia să ridic focul de furtună terţarolat. Sperasem că viteza va fi în stare să menţină iahtul cu vânt din pupă fără vele pe scondri, dar îndată ce am coborât velastraiul, nava s-a aşezat travers şi a rămas la capă seacă. În al doilea rând, când am coborât toate velele iahtului, ar fi trebuit mai întâi să decuplez paleta cârmei automate ca să nu fie supusă unui efort prea mare când nava îşi schimba brusc capul cu 90°, pe vânt de peste 60 noduri.

Când am terminat agitaţia nocturnă, am coborât în cabină şi am devorat felii de pâine prăjită cu fasole fiartă şi o ceaşcă de cacao, îmi era încă foame, dar nu mă atrăgea nimic din proviziile aflate la bord. Cu tot bocaportul închis, când a trecut un val peste punte, apa a inundat podeaua bucătăriei; am adunat o parte în oala primusului, din păcate însă, puţină. În timp ce şterşeam podeaua, mi s-a părut că vântul a căzut complet, dar în realitate sufla încă

cu 35 noduri; din cabină nu-mi dădeam seama de realitate. Curând însă a revenit la 55 noduri şi în perioadele de acalmie parţială aveam impresia bizară a unei linişti aproape complete.

Dimineaţa am recuperat funga velastraiului. Capătul parâmei se prinsese între straiul arborelui din provă, parâma de învergare a focului de furtună şi o carabinieră; din postul provă am reuşit să ajung până la capătul prins. Bucuros de recuperarea fungii m-am gândit să mai ridic ceva velatură, dar am considerat că era suficient să desfac baierele de terţarolare ale focului de furtună. L-am coborât deci în jos ca să execut operaţia, apoi l-am ridicat şi… am constatat că am comis o greşeală. Am uitat să prind scota de colţul de jos, aşa că partea căreia îi dasem drumul bătea în vânt. Înainte de următoarea manevră, care consta în a coborî din nou focul de furtună pentru a deplasa scotele, am pus nava în pană. Toate aceste operaţii au durat timp destul de îndelungat şi vântul n-a slăbit de loc, suflând tot cu tăria 9, ba chiar mai puternic. Aşa că am terţarolat din nou velastraiul de furtună pe care mă preparasem să-i ridic. Apoi am pompat apa din santină, evacuând-o cu 73 curse de pompă* ceea ce însemna că nu pătrunsese prea multă, cu toate valurile care au spălat puntea. După aceea am examinat cârma automată. Şurubul şi ştiftul care fixau paleta de ax lărgiseră găuri mari în lemn; am hotărât să le schimb, dar m-am temut că nu va rezista partea din lemn şi nu ştiam cum să procedez mai bine. Am sperat că va mai dura în aceeaşi stare. Valurile erau enorme şi înverşunate, la fel cu cele pe care le văzusem în filmele despre Capul Horn ale lui Alan Villiers şi John Guzzwell.

Astfel am petrecut toată dimineaţa. O scurtă odihnă, apoi am dejunat, după care am îmbrăcat din nou echipamentul de punte şi am ieşit ca să ridic velastraiul de furtună. Până una-alta s-a pornit un gren de 45 noduri şi

am renunţat. La ora 5 după-amiază* din nou m-am echipat ca să ridic aceeaşi velă, dar îndată ce am ajunss în coopit, am renunţat iarăşi. Din cabină, mi se păruse o perioadă de calm, dar în realitate, vântul era încă puternic şi valurile enorme. Între valuri apăreau văi adânci, iar ruliul era de-a dreptul brutal. Aş fi dorit ca înainte de a se întuneca să mai ridic ceva velatură, căci barometrul urca şi speram că în curând grenurile se vor termina. Dar vremea era încă prea rea. De la ora două ducăamiază realizam o medie de 5, 8 noduri, având ridicat doar focul de furtună (107 picioare pătrate).

La ora 7 era aproape întuneric. Pe asemenea vreme şi pe întuneric nu aveam altceva de făcut decât să citesc întins pe cuşetă. Nu mi-a fost foame şi n-am cinat; în cabină nici nu prea aveam loc pentru aşa ceva. Nu-mi permiteam să aprind mai mult decât un bec ca să nu consume prea mult curent electric şi din această cauză atmosfera din cabină nu era prea agreabilă. Nu puteam meşteri sau gospodări ceva pentru că nava avea mişcări prea violente. Trebuia să fac un mare efort fizic pentru a-mi menţine poziţia corpului şi eram atât de concentrat ca să nu fiu aruncat de colo, colo, încât nu mai eram în stare să întreprind ceva care mi-ar fi solicitat atenţia. Ruliurile, de 60° de o parte şi de 30° de cealaltă, necesitau un mare efort ca să le rezist şi să-mi menţin echilibrul pe picioare. Unele valuri erau de-a dreptul monstruoase. Privind prin bocaportul cabinei, peste parapetul tambuchiului, am văzut o dată. venind un val mare şi m-a fascinat într-atât încât nu m-am retras la timp şi m-am pomenit cu o întreagă găleată de apă din cap până-n picioare.

Am avut necazuri cu soba de petrol; vântul nu lăsa să iasă fumul pe horn. Am găsit un remediu provizoriu, întorcând apărătoarea hornului în afară, peste tambuchi; soba a început să funcţioneze bine, aducând o atmosferă plăcută în cabină.

În timp ce scriam în jurnalul de bord, în ziua de 28 februarie, 8 h 45 un val puternic a provocat alunecarea paletei dispozitivului de cârmă automată şi nava a luat-o spre nord, cu velele mascite. Am tras de transmisia adusă până în cabină, încercând să ajut echea „dar nu am reuşit să readuc nava pe direcţia cuvenită. Mai târziu am descoperit că transmisia se încolăcise pe o tijă de pe punte. M-am îmbrăcat cât mai repede posibil, am ieşit pe punte şi am făcut manevrele necesare pentru readucerea navei la capul cuvenit şi cu ceva mai mult vânt din pupă decât m-a: nte. Valurile deveneau tot mai mari, adevăraţi monştri, şi „Gipsy Moth" era forţată să navigheze cu vânt din pupă. Cârma automată nu părea să se fi defectat; n-am înţeles cum de a rezistat timp de o oră la eforturi. M-am tot gândit ce era mai potrivit să fac şi până la urmă m-am dus la provă şi am coborât focul de furtună, suficient ca să-i terţarolez. Noul cap al navei nu era prea favorabil, dar deocamdată mă interesa, în primul rând, să scap fără avarii. La arbore, a doua lumină albă de drum era în pană, lucru destul de neplăcut, căci nu mai aveam lumină pentru manevre pe punte. Nu aveam niciun proiector etanş; cele două luate la plecare se epuizaseră şi la Sydney nu am putut procura altele.

Două ore mai târziu marea era tot atât de agitată. M-am întrebat dacă era prudent să strâng vântul la 20° ca să iau un cap mai favorabil dar mi-am spus că o oră sau două de direcţie mai bună nu aveau prea mare importanţă; totul era să ajung la ţintă. De două ori cârma automată a scăpat de acţiunea unui val care a făcut să pivoteze pupa, obligându-mă, de fiecare dată, să aduc nava la cap. Am notat în jurnal:

„Nu vreau să supun cârma automată la un efort mai mare decât este strict necesar. Dacă se defectează, va fi foarte greu s-o repar, în afara pupei, pe astfel de vreme".

Seara, scriam:

„Am aşteptat degeaba vreme mai bună; hule mari cât dealurile se năpustesc deasupra navei, dar din fericire pantele lor nu sunt prea abrupte. Deasupra hulei, marea este încă destul de agitată şi din când în când «Gipsy Moth» este pe jumătate culcată. Ultima dată am crezut că farfuriile şi celelalte vase vor zbura din rafturile lor. Aş dori să stabilesc un cap mai favorabil, dar cred că e mai înţelept să mai aştept. Dacă se năpusteşte un val mai violent este mai bine să fiu cu vânt din pupă, chiar dacă nu sunt exact la drum”.

Navigam la 30° vânt din pupă; aş fi dorit să viu cu încă 30° mai în vânt, dar mi-era teamă să nu cad travers pe valuri.

13

Spre Capul Horn

Furtuna nu se mai liniştea. În cele şapte zile cât a durat am parcurs doar 1 115 mile şi mai aveam încă 3.000 mile de străbătut până la Capul Horn. La sfârşit ajunsesem să ridic la bord doar focul de furtună, redus la 60 picioare pătrate; mă întrebam dacă nu voi păţi la fel ca Drake, care, după ce a trecut de strâmtoarea Magellan a navigat timp de trei săptămâni minat de vânt din nord-vest.

În timpul celor şapte zile de furtună, cea mai mare viteză de vânt pe care am înregistrat-o a fost de 67 noduri. Valurile se schimbau mereu. Cel mai ameninţător a fost unul stârnit de un ultim gren înverşunat: părea un cortegiu de talazuri abrupte năvălite asupra navei şi purtând pe creste vârteiuri ameninţătoare. Atunci am înţeles rostul poruncii date, uneori, se căpitanii cliperelor, timonierilor, de a nu privi înapoia navei. Unele valuri păreau văi, altele, dealuri în mişcare. „Gipsy Moth” s-a comportat destul de bine, nu a căzut travers. Îi acceptam înclinările bruşte de 60°, dar nu pot spune că îmi făceau plăcere. La un moment dat am crezut că vesela va zbura de pe rafturi. Vrând să folosesc găleata cu gunoi, când am deschis uşa dulapului

în care o ţineam, s-a răsturnat împrăştiind pe podeaua cabinei un amestec îngrozitor de coji de ouă, de resturi de cartofi şi de frunzuliţe de ceai opărit.

Ştiam că pe o asemenea mare agitată „Gipsy Moth" nu avea altceva de făcut decât să alerge dusă de vânt, înfruntând valurile violente. Mi-era teamă doar să nu întâlnesc vreun ţărm în cale. Am înţeles atunci de ce cliperele preferau să atingă latitudinea Capului Nord din Noua Zeelandă la 300 mile vest de el.

După ce furtuna a încetat, la ora unu, în noaptea de 1 martie, am mărit suprafaţa velică cu 300%. Dimineaţa cerul era senin; *în* ici-colo se zărea câte un nor prevestitor de vreme hună. Marea era încă vălurată; bântuia o hulă puternică şi mă menţineam pe punte cu dificultate. Dar am reuşit să descurc scotele şi fungile şi după învergare am ridicat velastraiul mare. Cu velastraiul mare şi cu micul foc de furtună de 60 picioare pătrate, „Gipsy Moth" naviga cu 5V2 noduri în direcţia cuvenită. Fără îndoială, ar fi suportat şi o suprafaţă velică mai mare, dar nu eram convins că grenurile încetaseră cu adevărat şi am hotărât să mai aştept câtăva vreme. Regretam însă că nu folosisem în întregime vântul şi după o oră m-am echipat ca să ies pe punte pentru a ridica şi vela artimon. Am observat că ultimul ştift de jos, la paleta cârmei automate se slăbise şi l-am înlocuit; nu se uzase ştiftul propriu-zis, ci lemnul suportului.

A fost o zi de activitate intensa căci vreme bună însemna o mulţime de treburi pe punte. Apoi doream să coc ceva mai multă pâine. Aim pregătit maiaua şi m-am dus imediat să fac observaţia la soarele de la amiază. Când m-am întors, maiaua nu crescuse de loc. Am frământat totuşi aluatul şi l-am pus la crescut, dar degeaba; am aruncat totul peste bord şi am luat-o de la început. Era primul meu eşec ca brutar. Al doilea aluat, preparat din făină integrală australiană, s-a copt admirabil şi pâinea a

fost delicioasă.

Iată câteva extrase din jurnal:

„1 h 30. Tocmai acum m-am întors de pe punte, unde am făcut tot felul de treburi: lampa portativă am transportat-o înainte, la arborele principal, pentru a-mi fi mai uşor să lucrez; coborât focul de drum – alungirea fungii a făcut operaţia mai uşoară; schimbat cheia de lanţ răsucită la focul de furtună; montat scotele focului; ridicat focul de furtună. Întors în cocpit, mi-am dat seama că suprafaţa velică era de pe atunci prea mare şi că, în orice caz, va fi sigur prea mare cam peste o oră, aşa că am luat lampa portativă şi am coborât velastraiul mare. După operaţie, «Gipsy Moth» navighează tot atât de repede şi diferenţa de confort este enormă; la 6 noduri, jos în cabină am impresia că nava nici nu mişcă. Este foarte interesant să obţin o viteză cât mai mare, dar în această parte a călătoriei trebuie să primeze cruţarea eforturilor. Deşi combinezonul impermeabil este o operă de artă, sunt mai ud pe dinăuntru decât pe dinafară; aproape un pahar întreg de transpiraţie s-a condensat în interior. Îmi erau ude şi mânecile flanelei, gulerul cămăşii şi fularul. Acum să cinez.

7 h 50. Coborât vela de furtună şi ridicat vela mare. Cu vânt din pupă aceasta manevră este acum mult mai uşor de executat; nu cere un efort herculean, d-i este stimulantă asemenea unei raite prin Hyde Park 1 dimineaţa, înainte de micul dejun.

19 h 10. Ceaţă, burniţă, aproape ca în Atlanticul de nord. De la ora 5 dimineaţa sunt harnic ca o albină. Am încercat să opresc infiltraţia de la piciorul cuşetei. Apoi am avut de furcă cu schimbările de vele, una după alta, cu înfăşurările şi punerea velelor în huse şi a trebuit să reglez funcţionarea cârmei automate. Care va fi, în continuare, situaţia vântului? Sper că nu se va schimba din direcţie contrară şi va sufla dinspre est, adică drept din faţă.

22 h 10. Legătură bună prin radio; am transmis toate mesajele. Grea munca!

22 h 30. Noapte neagră ca tuciul. Aproape acalmie. Anemametrul înregistrează vânt de 5 noduri, dar vântul real cred că este de circa 2V2 noduri.

4 martie, 11 h 55. Profit de vântul slab ca să astup cu vopsea infiltraţiile de la piciorul cuşetei şi de pe punte, la postul provă. Reparaţiile au un aspect foarte urât; nu am talent de vopsitor, dar sper că s-au curmat infiltraţiile. Sunt plin de pete de vopsea pe haină; cu greu am reuşit să le scot cu petrol lampant. Dacă ajung cel puţin să descopăr *cauza* infiltraţiilor, voi reuşi apoi să le colmatez cu straturi groase de vopsea.

14 h 13. A zburat un albatros la zece picioare de pupă; i-am aruncat resturi; pare că i-au plăcut grozav. Am terminat provizia de unt proaspăt. Reparaţia cusăturii executată la velastraiul artimon pare că rezistă. Navigaţie agreabilă, mare destul de calmă şi vânt suficient. Numai de ar ţine.

19 h 7. Profit de vânturile slabe pentru a pune în ordine diverse lucruri în compartimentele de sub punte. Astfel am verificat şi completat apa la acumulatoare (a fost necesară foarte puţină), încărcat complet acumulatoarele. Inspectat rezervorul de apă dulce pentru răcirea motorului (în regulă). Pus în stare de funcţiune comanda direcţiei. Mutat bateriile lochului într-o cutie Tupperware pentru a le menţine uscate. Ajuns cu facerea ordinii la sertarele din bucătărie, care sunt pe listă de la 7 februarie!

20 h 40. Continuat încercarea de a centra ciuma automată ca să funcţioneze mai bine. Pe vânt slab, velastraiul artimon.com

1 Parc întins (158 ha), în cuprinsul Londrei. – *N. T.*

m plică lucrurile; vântul se schimbă mereu, trecând de la înteţiri, aproape la calm.

5 martie, O h 45. Semnalul de alarmă, în caz de

abatere de la direcţie, funcţionează bine, dar emisiunile lui nu sunt plăcute când dormi! Nu am ce face, *c'est să raison d'etre* /[43] Sunt în dilemă: în prezent nava are capul la 155° (sud-sud-est, adică la 40° faţă de direcţia cuvenită), aproape travers pe vânt. Dacă navighez cu vânt din pupă, nu este suficient de puternic ca să acţioneze cârma automată. Să cobor velastraiul artimon? Cred că da, căci în această situaţie cârma automată ar putea menţine nava aproape cu vânt din pupă. Pentru moment, nu este cazul să umblu după viteză.

1 h 30. Voi vedea dacă făcând voltă situaţia va fi mai bună. Important este ca nava să-şi continue drumul fără să se mascheze velele, cu vânt aproape travers, în timp ce cu vânt din pupă, în această situaţie de aproape calm, este probabil că se va opri. Să încerc totuşi.

2 h 25. Am coborât şi strâns velastraiul artimon; aş dori să-i trec în celălalt bord, dar vântul este încă prea slab şi anemometrul nici nu indică direcţia. Mai bine să aştept până ce vântul îşi declară intenţiile. Noapte calmă, foarte întunecoasă, cu excepţia unei părţi de cer senin, jos, spre sud-est. Am uitat să notez că am pus în pană.

3 h 50. Bine că nu am ridicat din nou velastraiul artimon. Acum am ajuns aproape cu vânt strâns şi nu ar fi fost de loc potrivit. Plouă.

6 h. Pentru a doua oară în noaptea aceasta semnalul de alarmă m-a trezit, când nava s-a abătut cu 45° de la direcţia cuvenită, din cauza virării vântului; acum suflă cam din nord-est şi s-a înteţit la

15 noduri. Plouă.

10 h 55. Noaptea trecută am dormit cu intermitenţe; dar am terminat cu un ultim şi binevenit somn, de la 8 h 30 până la 9 h 40\ M-am trezit cu vânt din nord-est, de tăria 6. Apoi, la lucru, mai întâi am coborât vela mare şi am aşezat ghiul în suportul său. Cum velele ridicate erau prea multe

---

43 In franceză, în original : pentru asta este făcut ! – N. T.

pentru a naviga cu vânt strâns, am coborât velastraiul mare şi în locul lui am ridicat velastraiul de furtună. Ploaie fină sau burniţă, vreme închisă. Vizibilitate redusă, cer acoperit 10/10. *Sper* că nu va mai sufla din nou spre nord.

11 h. Este timpul să iau micul dejun, cu toate că la ora 3 noaptea am mâncat pâine prăjită cu fasole fiartă şi cu o ceaşcă de cacao fierbinte.

12 h 30. Plouă încă zdravăn, dar cerul pare pe cale de a se lumina; soarele este acoperit doar cu un strat subţire de nori. După vopsitoria de ieri, cred că în postul din provă se strânge mai puţină apă, cu toată ploaia şi stropii produşi de navigaţia cu vânt strâns; nici nu a fost nevoie să sifonez. Vopseaua albă scoate în evidenţă fisurile; am să mai dau un rând de vopsea pe deasupra, peste toate crăpăturile apărute.

16 h 10. Vântul a căzut. Este momentul să ridic vela mare, dacă briza nu se decide să bată din altă direcţie. La naiba! Trebuie să mă grăbesc; peste 50 am programată o convorbire prin radio şi vreau să dejunez înainte.

16 h 38. Am ridicat vela mare.

17 h 23. N-am avut noroc să obţin legătura prin radio cu Buenos Aires sau cu Inspecţia britanică din Antarctica. Probabil că distanţele sunt încă prea mari. (Nici nu am vreme să stau ore întregi ca să prind legătura, aşa cum ar face un operator care n-ar avea altceva de făcut).

6 martie, 1 h 25. Am încercat să reduc izbiturile şi pocniturile scripeţilor şi parâmelor, provocate, cred, de hula peste care navighez. Fiecare creastă de val maschează velele şi înclină nava.

7 h 40. M-a trezit semnalul de alarmă, indicând abaterea de la direcţie; presupun că ne-am abătut cu 45° spre sud-est faţă de direcţia cuvenită. Cum sunt în zonă de aproape calm şi nu pot interveni eficient, mai bine să moţăi. Ceva mai târziu însă, când am aruncat o ochire somnoroasă la compasul de control de deasupra cuşetei,

am constatat că aveam capul spre nord-est, cu vânt din pupă. M-am repezit pe punte ca să aranjez velele cum trebuie, dar vântul n-are destulă putere ca să acţioneze paleta cârmei automate. Cred că azi nu voi bate niciun record de viteză.

14 h 30. După trei ore de calm din timpul dimineţii, s-a înteţit un vânt din est, atingând tăria 6. Goneam spre Polul Sud, aşa că am executat voltă, crezând că vremea va fi favorabilă unei schimbări a direcţiei vântului, aşa cum s-a întâmplat acum două-trei zile cu un vânt din est. De fapt, de când am executat volta, vântul a şi virat cu 10°. Astăzi nu m-am simţit în apele mele, dar o oră de somn la amiază mi-a redat dispoziţia. Nu mă pot lipsi de raţia mea de somn. Am să beau un păhărel, apoi am să dejunez.

16 h 45. Azi nu prea mi-a mers bine. Eram la mijlocul dejunului când m-am pomenit că s-au mascat velele. Am ieşit îmbrăcat şi am readus nava la cap. Ploaia violentă mi-a udat leoarcă pantalonii şi pantofii de cabină. Apoi vântul s-a înteţit până la 30 noduri, aşa că am coborât velastraiul mare. Dar numai cu focul şi vela artimon, nava nu mai înainta; m-am îmbrăcat din nou şi am ridicat velastraiul de furtună. Acum vântul a încetat aproape complet; «Gipsy Moth» – înaintează ca o mârţoagă, abia dacă face o jumătate de nod. Aş vrea să ridic din nou velele coborâte, dar mai întâi am să dejunez. Cred că suntem în centrul unei slabe depresiuni Jocale.

17 h 20. După zona de calm «Gipsy Moth» îşi menţine singură direcţia, cârma automată fiind decuplată cu capul în direcţia cuvenită, adică spre vest şi cu o viteză de trei noduri. S-o forţez? Am să termin macaroanele şi apoi mă voi apuca din nou de treabă.

18 h 45. Ori ziua de azi, ori vremea îşi bat joc de mine. Chiar adineaori am ridicat velastraiul mare în locul celui de furtună. Mă aşteptam să se repete grenul de după prânz, dar vântul s-a schimbat brusc de la est la nord-vest.

Nava părea înţepenită pe loc, aşa că am ridicat şi vela mare. Nici nu am ajuns înapoi în cocpit, că vântul a virat cu 40° şi acum navigam cu vânt mare, larg, mai mult din nord. Toată ziua am avut de furcă cu velele şi nu am ajuns la niciun rezultat. Ceaţă şi burniţă. Vizibilitate 500 yarzi. Am chef încă de un păhărel; ştiu că asta îmi aduce întotdeauna un necaz şi sunt sătul să mă tot reped alarmat pe punte. Dar la urma urmei…”

Singurul lucru pe care-l doream într-adevăr erau o noapte liniştită şi un somn zdravăn; la ora 8 p.m. m-am culcat şi am adormit îndată. Dar rachiul tot nu s-a lăsat! La ora 9 p.m. m-a trezit o furtună puternică; am fost obligat să mă scoj ca să reduc repede din vele. M-am îmbrăcat din nou atent, mai ales să-mi iau impermeabilele, căci ploua cu găleata; pe punte apa şiroia ca un râu. Am avut mult de lucru. Mai întâi am coborât vela mare, apoi, pe rând, vela artimon şi focul de drum, după care am ridicat focul de furtună, rămânând ridicaţi doar acesta şi velastraiul mare. M-am culcat din nou sperând să dorm, dar judecând după un val care chiar atunci a izbit nava, precedat de un muget de vânt, am înţeles că mă aştepta o noapte agitată

„7 martie, 3 h 35. Mă întreb dacă e cazul să cobor velastraiul mare şi să navighez cu vânt din pupă, sau să las această velă ridicată şi să mă întorc în direcţia vântului? 5, 4 noduri nu este o viteză grozavă. Mă îngrijorează valurile care lovesc travers, dar sper că nu vor fi atât de mari încât să mă facă să şavirez.

7 h 25. M-am înşelat. Vântul a slăbit de la 35 la 25 noduri; acum e nevoie de mai multă vela tură şi rău aş fi făcut dacă la

3 h 30 coboram velastraiul mare. Barometrul coboară regulat cu 3/8 milibari pe oră; cred că prevesteşte un vânt puternic. Ce velă să ridic? Ultima dată am dormit bine, dar încă nu m-am săturat de somn, aşa că prefer să ridic vela de capă în locul velei mari.

8 h 30. Am montat ghiul în suportul său şi am ridicat vela de capă. N-am avut dificultăţi; doar saulele şi parâmele s-au agăţat în mai multe locuri (ca de obicei). Am fost foarte bine inspirat ridicând vela de capă. «<Gipsy Mothpare a-şi reveni în fire. Cred că realizează o viteză mai mare decât cea înregistrată de loch, cel puţin 6 3/4 noduri, faţă de 5 1/4 arătate pe cadran. Nu am înţeles de unde provine diferenţa, dar mi-a venit ideea să verific bateriile dispozitivului Harris: sunt aproape descărcate. Din această cauză, viteza este subestimată, cred însă că distanţele parcurse sunt corect înregistrate. N-am stabilit poziţia navei timp de trei zile. Pentru ieri am executat doar dreapta de înălţime a soarelui. Dacă m-aş fi grăbit, aş mai fi obţinut încă o dreaptă de înălţime şi aş fi stabilit poziţia, dar până mi-am scos aparatul din cocpit, soarele s-a ascuns din nou în nori. Am ridicat vela artimon terţarolată, ameliorind astfel viteza şi direcţia. Nu am încă chef să gonesc spre sud-est. către Capul Horn.

15 h. Ura, a apărut soarele! îndată, viitorul îmi pare mai zâmbitor! De-a lungul orizontului, în vest, ceaţa din care am ieşit pare un enorm fum alb produs de un incendiu. Am schimbat focul de drum cu cel de furtună. Este o plăcere să navighezi în direcţia vântului, dar nu se înaintează atât de repede ca travers pe vânt.

19 h 20. După trei zile fără stabilirea poziţiei prin observaţii la soare, am estimat poziţia cu o eroare de 21, 5 mile mai spre nord.

22 h 20. Am coborât atât vela artimon cât şi focul de drum. Dacă vântul slăbeşte, sunt în deficit de velatură, dar când începe un gren, pe o navă ca «Gipsy Moth» cea mai potrivită manevră este de a reduce velatura. Grenurile aduc curenţi variabili; uneori aceştia continuă şi devin mai violenţi. De astă dată vântul şi-a schimbat brusc direcţia cu 40°; s-au pornit trei valuri enorme, primul la schimbarea vântului, apoi încă două. Primul val a înclinat nava la peste

65° şi situaţia aceasta a durat atât de mult, încât m-am întrebat din ce motiv nu se mai putea redresa. Am tot aşteptat ca nava să revină la poziţie normală. Am ieşit cu greu, din cauza înclinării, din 9 caunul cu suspensie cardanică şi am pornit spre cocpit să văd ce se întâmplase. Acum voi mai face o nouă observaţie la soare, dar mai întâi voi termina un rest de supă minestrone *, pe care îl păstram într-un termos.

8 martie. La 4 h 15 am pus în pană. La 4 h 30 s-a crăpat de ziuă. Marea este mai liniştită şi vânturile bat aproape din pupă» pe când înainte erau aproape continuu dintr-un bord. (Mai târziu, continuam a nota în jurnal). Am fost trezit pe la ora 7 de câteva valuri mari care lovesc, mai bine-zis se năpustesc asupra navei cu o violenţă aproape periculoasă. M-am sculat fără tragere de inimă, m-am îmbrăcat şi am ieşit să văd dacă era nevoie să intervin cu ceva, dar până m-am pregătit şi am ieşit pe punte, afurisitele de valuri păreau că şi-au terminat seria. Acum erau aceleaşi ape antarctice obişnuit de agitate, cu vânt de 35 noduri. Părea o succesiune de grenuri cu ploaie, fiecare producând câteva enorme valuri puternice. Viteza navei varia de la 4 până la 8 noduri. Uneori, în cabină liniştea este atât de desăvârşită încât, mă uit afară să văd dacă nu cumva nava s-a oprit. Am profitat de o apariţie nu prea lungă a soarelui pentru a face observaţii; din cele şase executate, nu am fost sigur de niciuna. Din cauza valurilor mari orizontul nu este vizibil decât din timp în timp, câteva >secunde şi trebuie să acţionez foarte rapid. Voi trasa rezultatele pe hârtie milimetrică, având astfel posibilitatea să stabilesc care sunt, probabil, eronate, eliminându-le pe cele grosolan greşite. Noaptea trecută am mâncat ultimul măr şi am găsit primul grepfrut stricat. Mi-e teamă că nici ouăle nu se vor păstra. Vântul a smuls dispozitivul meu preferat de semnalizare vizuală a direcţiei vântului: o panglică din ţesătură subţire care

flutura în vânt agăţată de partea inferioară a tijei paletei cârmei automate. Obişnuiam ca în timpul zilei s-o privesc de nenumărate ori din cabină fără a mai fi nevoit să ies în cocpit; am regretat mult pierderea ei deoarece nu numai că îmi arăta tăria şi direcţia vântului din apropierea suprafeţei apei, dar când nu flutura în aceeaşi direcţie ca paleta dispozitivului, puteam deduce cât de mare era sarcina asupra cârmei automate după unghiul de diferenţă respectiv.

21 h 30. Cred că este inutil să mă culc devreme şi că ar fi bine să nu mă dezbrac de loc. După cum era de aşteptat, iată şi grenul – 30 noduri – însoţit de câteva valuri enorme. Suprafaţa vellcă ridicată este acum prea mare pentru tăria vântului; nava se înclină la 35° şi chiar mai mult când valurile deferíante se sparg într-un bord. Un asemenea val s-a abătut când mă aflam în cocpit şi am observat categoric că vântul mugea şi îşi mărea viteza înainte de sosirea valului; era, desigur, efectul deplasării aerului de către masa de apă. Am să dau gata o cutie cu supă conservată şi apoi am să trag un pui de somn (sper, cel puţin!)".

Când i vântul se schimba, epam obligat să dorm cu intermitenţe. Patru ucenici de la atelierele Kelvin Hughes au confecţionat pentru mine un dispozitiv de semnalizare a abaterii navei de la direcţie; era montat deasupra cuşeted, de unde emitea un zgomot groaznic când vântul se schimba cu 45°. De exemplu, în noaptea precedentă, m-a trezit de trei ori şi de fiecare dată am fost obligat să îmbrac echipamentul de punte ca să ies şi să schimb sau să ajustez velele. Nopţile de smoală şi zorile cenuşii, ceţoase, cu burniţă mi-au amintit de Atlanticul de nord.

„9 martie, 11 h 40. Întrerup micul dejun pentru a reduce din vele; puntea de sub vânt intra prea des sub apă, a cărei năvală impunea navei un efort inutil. Am coborât velastraiul trinchet şi focul de drum şi am ridicat în schimb

focul de furtună; deci au mai rămas ridicate numai vela de capă şi focul de furtună. Zi senină, soare strălucitor, dar vânt puternic de până la 40 noduri şi câteva valuri furioase. Schimb drumul cu 20°, cu rezultate mai satisfăcătoare.

12 h 45. Am reluat micul dejun după o întrerupere pentru executarea unei observaţii la soarele de amuză. După câteva minute cerul este aproape acoperit; am fost bine inspirat întrerupând micul dejun.

Realizarea zilnică, 179 mile. Este a patruzecea zi de mare; am parcurs 5 083 mile şi mai am încă 1 604 până la Capul Horn. În ultimele şase zile am ţinut drumul direct spre Capul Horn; mă aflu acum la 47°8 latitudine sudică, adică cu 311 mile mai la sud, spre Pol, decât Capul Horn. Azi dimineaţă m-am îmbrăcat de iarnă: cămaşă de lână, indispensabili lungi şi şosete groase, dar la soare mi-a fost cald şi sub impermeabilul etanş m-am copt de căldură, stând la probă. Diseară am să beau o cană de apă de mare ca să previn durerile la picior.

10 martie, 5 h. Nu-mi amintesc că «Gipsy Moth» să fi navigat vreodată atât de liniştit, aproape fără înclinare, realizând în opt ore o viteză medie de 7, 4 noduri (maximum ce poate atinge în condiţii de navigaţie confortabilă). Nici n-am avut de ce să ies din cocpit.

Numai de-ar dura! (Scriam apoi mai târziu). La 8 h 15 am executat o observaţie la soare, destul de greu din cauza norilor plumburii, a valurilor înalte care ascund orizontul şi a stropilor ce aburesc sextantul şi ochelarii. Şase observaţii la soare au durat 17 minute.

Le-am trecut apoi pe hârtie milimetrică, căci mi se păreau nesigure, dar am constatat că faţă de media estimată, cea mai mare diferenţă nu depăşea 4 (echivalent cu 4 mile).

14 h 12. Am necazuri cu motorul. Demararea lui a devenit din ce – în ce mai dificilă. Astăzi a pornit numai

după vreo douăsprezece tentative, dar nu accelera. În sfârşit, a ajuns la 400 de rotaţii pe minut şi au fost necesare 14 minute, cu admisia complet deschisă, pentru a atinge această rotaţie. Snar părea că s-a defectat pompa de carburant. Am să citesc instrucţiunile, dar va fi greu s-o repar pe aceste valuri agitate, cu vânt care a pornit să şuiere cu furie.

15 h 30. Când vântul începe să şuiere şi anemometrul înregistrează până la 40 noduri este momentul să reduc din vele şi să mă prepar pentru o rafală. Am întrerupt dejunul şi am coborât vela de capă".

Începeam să mă obişnuiesc cu sistemul sălbatic al vânturilor din Oceanul Atlantic. Puteam prevedea cu destulă precizie cum se va comporta vântul mai departe. Iată un extras din jurnal, la data de 11 martie:

„Am pus rămăşag că vântul va continua să vireze. Am reglat velele şi cârma automată pentru un cap la 36°, la nord de drumul către Capul Horn. Apoi m-am culcat şi am dormit admirabil până la ora 7 p.m., fără a fi obligat să ies din cuşetă. Am câştigat rămăşagul; acum nava urmează un cap la mai puţin ca 10° de Capul Horn după ce toată noaptea a realizat o medie de 7, 1 noduri".

La 10 martie, când am calculat poziţia, am constatat că mă aflam doar la 175 mile de locul unde generalul de brigadă Miles Smeeton, soţia sa Beryl şi John Guzzwell s-au răsturnat cu nava „Tzu Hang", la 14 – februarie 1957. Este interesant de remarcat că acest punct se află destul de departe de Capul Horn, la 1 200 mile; apele antarctice sunt primejdioase pe toată întinderea lor, n» u numai în vecinătatea imediată a Capului Horn. Dacă priveşti un glob pământesc, înţelegi de ce acolo valurile sunt altfel decât în oricare altă parte: acolo valurile înconjură globul pământesc şi violenţa lor nu este stăvilită de niciun ţărm. Din această cauză, chiar în zilele calme, hula este enormă; forţa vântului nu este oprită de niciun obstacol.

Extrasele din jurnalul de bord dau o imagine destul de completă a vieţii zilnice pe „Gipsy Moth”: eforturi fără sfârşit pentru a obţine un cât mi bun randament de navigaţie, pentru a prevedea toanele vântului şi mării, pentru a ajuta nava în bătălia ei cu aceste ape enorme şi pustii. Uneori am avut noroc; de exemplu în problema motorului. Providenţa a fost de partea mea. Tot gândind care ar putea fi cauza defectării, am ajuns la concluzia că atunci când foloseam motorul la încărcarea acumulatoarelor şi nava sălta pe marea agitată, pe semne că pătrundea aer în circuitul carburantului. Am hotărât să elimin din tot circuitul orice pungă de aer, ceea ce însemna să demontez pompa de carburant, pompa de injecţie, filtrul etc. Aici a intervenit providenţa, asigurându-mi o zi neaşteptat de calmă; chiar în aceste condiţii, operaţia a fost de lungă durată. Pompa de injecţie se afla de partea inaccesibilă a motorului, cu vizibilitate numai prin ajutorul unei oglinzi, după ce mă strecuram pe lângă cuşetă, în spatele motorului, până sub cocpit. Acolo, culcat pe o parte, puteam ajunge cu mâna la pompa de injecţie, dar ca să o văd îmi trebuia o oglindă. Condiţiile de muncă erau atroce, fiind obligat să stau ou capul mai jos decât picioarele; am lucrat o dimineaţă întreagă şi în cele din urmă am avut satisfacţia de a vedea motorina curgând prin ţevile de alimentare. Acum circuitul carburantului era în regulă – dar motorul nu mergea bine. Deodată mi-am dat seama că nu putea fi decât o singură cauză: supapa de reglare a debitului nu funcţiona. Anume, la oprirea motorului, în loc de a se deschide automat, rămânea înţepenită la închis. Din cauza acţiunii corozive a apei de mare arcul care trebuia s-o deschidă nu mai acţiona, căci ruginise. Îndată ce am deschis cu mâna supapa, motorul a demarat normal. Profitând de calm m-am ocupat de tot felul de treburi şi nu am mâncat nimic până târziu după amiază; aveam însă satisfacţia de a fi descoperit defectul şi

de a-l fi reparat – excelent apetitiv pentru a deschide pofta de mâncare. Am profitat mai departe de oalm ca să coc ceva mai multă pâine, operaţie pe care bănuiam că nu voi mai fi în stare s-o fac decât după ce voi fi dublat cu bine Capul Horn. Deşi ziua a fost remarcabil de calmă, totjuşi până la ora 5 p.m., adică în trei ore, „Gipsy Moth* a realizat o medie de 7 7/8 noduri.

13 – Cu „Gipsy Motk* ¡a jurul înmii

Pe drumul spre Capul Horn am primit o vizită neaşteptată foarte plăcută. Într-o noapte mă aflam pe puntea laterală cu o lampă portativă în mână, când mi-a atins faţa un obiect moale şi cald, nu rece ca o parâmă sau un aparat: era un petrei orbit de lumina lămpii. L-am prins şi l-am aşezat la adăpost în cocpit; după ce am terminat lucrul, l-am pus pe punte la pupă, de unde putea să zboare sau să se aşeze pe apă, după plac, când stingeam luminile. Petrelul este cea mai puţin domestică vieţuitoare din câte cunosc, deşi blândă şi delicată şi cu obiceiuri dintre cele mai interesante. Nu este agresiv, se cocoleşte în mână şi uşor îl poţi ţine în pumn.

M-am întristat teribil a dioua zi dimineaţa când am găsit petrelul mort în cocpit. Probabil că după ce am intrat în cabină s-a întors de pe punte în cocpit; mă tem că a fost rănit de ceva; sper că nu l-am călcat cumva cu piciorul, mi-aş fi dat desigur 9 eama.

Obsedat de gândul furtunilor de la Capul Horn am luat măsura de precauţie de a fixa traversele de lemn la bodapotul clin provă; traversele mi le făcuse Alan Payne la Sydney. Considerând ca şi mine că un bocaport mare şi greu, slab fixat, constituie un pericol potenţial pe mare agitată, el a prevăzut acele traverse.

Luni, 13 martie, am realizat o performanţă zilnică frumoasă, de astă dată calculată între două stabiliri de poziţii precise. Din păcate, ziua respectivă a fost scurtă de numai 23 ore, căci am avansat ceasornicele cu o oră

pentru a compensa 15° longitudine câştigate spre est. Realizarea a fost de 191, 500 mile în 23 de ore, adică o viteză medie de 8, 326 noduri, la care în 24 de ore corespundeau 199, 826 mile parcurse; chiar dacă ziua n-ar fi fost mai scurtă cu o oră, tot îmi mai lipsea aproape o cincime de milă ca să ajung la cele 200 mile pe zi, cifră pe care doream atât s-o realizez. Mă obseda realizarea acelor 200 mile!

Mai aveam acum încă 937 mile până la Capul Horn. Încă cinci iile ca ultima mi-ar fi ajuns! Eram foarte emoţionat.

O notă ameninţătoare în şuiţatul vântului prezice o noapte grea: începe prin înfruntarea unei rafale din nord-est, de 45 noduri. La ora 3 notam în j-umal: „Tocmai am avut parte de un val serios de travers”. Nu puteam evita loviturile suferite de navă decât dacă mă îndreptam spre sud. Ştiam că mai puteam naviga încă 150 mile spre sud înainte de a pătrunde în zona aisbergurilor. În ultimele cincisprezece ore vântul s-a schimbat, virând *cu* 30 Dacă în următoarele cincisprezece ore va mai., vira încă cu 30°, în oaz că eram antrenat prea departe spre sud aveam, la nevoie, posibilitatea de a face volta pentru a evita zona gheţurilor, chiar cu riscul de a mă îndepărta de Capul Horn. Cu alte cuvinte erau mijloace ca să evit de a fi prins ca într-o capcană. Ajuns la această concluzie am coborât velastiraiul trinchet şi am întors nava cu vânt din pupă, cu capul spre sud.

„În comparaţie cu situaţia dinainte, mi se pare că mă aflu pe o pajişte, la ţară”, notam în jurnalul de bord, „deşi capul este acum aproape sud-vest; sper însă că nu va dura mult timp. Am primit în cocpit un duş zdravăn, dar excelentul impermeabil cumpărat la Sydney n-a lăsat să pătrundă apa. Căpătasem prostul obicei de a mă susţine cu mâna de arborele artimon, la nivelul capului, aşa că atunci când mă izbea un val în această poziţie, apa pătrundea

direct prin mânecă; de astă dată mi-am amintit la timp şi am lăsat braţul în jos. Suflă un vânt nesuferit...; apa scursă de pe impermeabil şi cea pătrunsă prin bocaport se împrăştie pe podeaua cabinei, care se alege cu o spălătură bună; altminteri n-ar fi avut parte".

N-am navigat prea mult timp spre sud; la ora 8 marea s-a liniştit, vântul a căzut, aşa că am reuşit să înaintez strângând vântul la 60°. Ploua continuu, vizibilitatea era redusă. În cabină toate lucrurile erau ude; picura apă din ele. Înaintam încă, şi poate prea spre sud, dar mai aveam timp să mă menţin pe această direcţie încă 30 de ore, fără să depăşesc limita sudică pe care mi-o fixasem. Mâinile îmi erau îngheţate şi am băut cu plăcere un rom fierbinte cu lămâie.

După amiază, la 17 h am ridicat vela mare. Am făcut o socoteală că în ultimele douăzeci şi patru de ore am ridicat douăsprezece vele. Mi se părea că au trecut secole de când, forţat să navighez dus de valuri, mă îngrijoram să nu ajung printre aisberguri; în realitate, nu trecuseră decât paisprezece ore. La mijlocul nopţii, acalmie, ceaţă atât de deasă, încât pătrunde în suluri, în cocpit. Mă aflam la 54° latitudine sudică şi la 750 mile distanţă de Capul Horn. Curioasă lipsă de vânt pentru această zonă!

Ardeam de nerăbdare. Speram să dublez Capul Horn fără furtună, dacă se mai menţinea vremea bună, aşa cum era la 15 martie, când mai aveam numai 700 de mile de parcurs. Am căutat să profit la maximum de vremea bună, luând toate măsurile pe care le soco te-am folositoare, executând toate manevrele şi lucrările necesare pe punte. Era prea frumos ca să dureze şi într-adevăr lucrurile s-au schimbat.

Marţi, 16 martie, am reuşit să stabilesc poziţia, prima dată după trei zile şi după 390 mile de navigaţie.

Notam în jurnal: „Am fost mândru ca un curcan, constatând că eroarea poziţiei estimate a fost numai de 3

mile, ca distanţă şi de 2, 5 mile, ca direcţie. Sper că voi obţine un rezultat atât de bun dacă se va întâmpla să rămân înţepenit trei zile în strâmtoarea Drake, fără posibilitatea de a executa o observaţie la soare; acolo însă curenţii sunt foarte violenţi".

Seara am reuşit, în sfârşit, să – obţin legătura radio cu Buenos Aires. Mesajul meu a fos recepţionat de Robert Lindley, corespondent al ziarului „Sunday Times". Robert mi-a spus că Staţia antarctică britanică din insulele Falkland a recepţionat, de asemenea, mesajul meu, dar nu am putut stabili legătura cu ea. Iată un extras din jurnalul de bord:

„Sunt extenuat, dar foarte bucuros de mesajul transmis. Curios că atât Buenos Aires cât şi insulele Falkland mă aud atât de clar, în timp ce eu nu-i aud decât foarte slab. Înţeleg abia o cincime din ce spun. Am realizat că Staţia antarctică britanică îmi semnala că nu există gheaţă la nord de latitudinea 67° sud. Presupun că se referă numai la vecinătatea Capului Horn, nu la locul în care mă aflu acum; în orice oaz, vestea este foarte bună".

La 17 imartie scriam în jurnal:

„Ce bine dacă la Capul Horn s-ar menţine condiţiile prezente: mare plată, navigaţie plăcută, aer înviorător, soare strălucitor. Cred că niciodată nu am degustat cu atâta plăcere micul dejun: grepfrut, cartofi prăjiţi în unt şi ouă jurnări cu condimente, urmate de două felii din cea mai bună pâine integrală, marca «Gipsy Moth», cu unt şi marmeladă. Festinul s-a încheiat cu o cafea fierbinte".

Vremea părea mediteraneană, dar nu era cazul să-mi fac iluzii, mă aflam totuşi în apele antarctice. Cam la două ore după acel minunat mic dejun am avut un semn care m-a pus în alertă: am zărit un gren negru înaintând în vânt, pe cer senin şi mare albastră. Din fericire m-a ocolit.

Simţeam o nerăbdare crescândă şi trasam neîncetat, pe grafic, parcursul. Era un mers într-adevăr fără griji.

Puteam naviga mai repede, ridicând un foc mai mare, dar asta însemna să-i scot din postul provă, să-i car prin cabină şi toaletă până în cocpit, apoi să-i duc pe punte, căci bocaportul din provă era acum blocat cu traversele lui Alan Payne. N-am avut chef să mă înham la o asemenea treabă; de altfel, în această zonă a apelor antarctice, după o perioadă de aproape calm sau de curent slab din est, întotdeauna urmează rafale de vânt. iM-am hotărât să rămân cu velele aşa cum se aflau.

De mai multe săptămâni eram în întrecere cu soarele, sperând să reuşesc a dubla Capul Horn înainte ca el să treacă de ecuator în drumul său spre nord, adică înainte de echinox. Când mai aveam de parcurs 442 mile până la Capul Horn, soarele se găsea la 1°21 sud de ecuator, adică la 81, corespunzând cu 81 mile marine şi se deplasa spre nord cu 1 (o milă) pe oră. Navigam cu 51/2 mile pe oră şi ştiam că dacă menţin această alură câştigam asupra soarelui cam cu 3, 5 mile.

Mă interesau mult maiestuo. şi-i albatroşi întâlniţi prin acele locuri; erau întocmai cum mi-i imaginasem, cu totul deosebiţi de cei din specia mai puţin arătoasă pe care am văzut-o pe drumul spre Australia. Unul dintre ei, enorm când avea aripile deschise, se obişnuise să-i dau resturile de la bord. I le păstram şi le înghiţea cât ai clipi, încercuind apoi în zbor apropiat nava, mai cerând parcă. Cred că resturile meselor mele vegetariene îl decepţionau. În apropiere de Capul Horn au apărut câţiva prioni, păsări ce trăiesc prin preajma balenelor. Nu le mai văzusem de multă vreme; sunt păsările drăguţe, plăcute la privire, graţioase şi vioaie, rotindu-se ca rândunelele. Dar preocuparea de nădejde erau treburile curente. Iată un extras din jurnal:

„Mi se pare că-mi bat joc de mine însumi agitându-mă atât de mul cu velastraiul artimon; îmi aduce numai necazuri, mai multe chiar decât un spinaker. În unele

cazuri ajută enorm la obţinerea vitezei, dar alte ori pare hotărât să-mi dea numai bătăi de cap. Adineaori, de exemplu, am avut o încăierare cu el, timp de două ore, tot din cauza nerăbdării de a menţine o viteză cât mai mare. Am început prin a ridica velastraiul artimon; n-a vrut de loc să *în* acţioneze, căci vântul s-a schimbat îndată. Atunci l-am coborât, I-am pus în husă şi l-am aruncat în postul pupă. N-am apucat să termin că vântul s-a şi schimbat şi, examinând situaţia, am constatat că sunt condiţii ideale… – tocmai pentru velastraiul artimon! încruntat, mă hotărăsc să-i ridic din nou şi scoţându-l din husă încep manevra de ridicare. Câtva timp s-a comportat bine, dar curâind vântul capricios a început din nou să-i facă festa. Cârma automată nu reuşea să menţină nava câtuşi de puţin aproape de drumul cel bun”.

În acea noapte (17 martie) la 22 h 25, înainte de a mă culca, am scris în jurnal un fel de discurs funebru pentru ziua respectivă:

„Iată-ne întorşi la punctul de plecare-Timp de 5 ore am încercat fără succes să reglez mersul navei cu ajutorul velastraiului artimon. Cred că este o problemă de echilibru; când totul este reglat pentru un vânt de 5 noduri, dacă vântul se înteţeşte până la 12 noduri, nava deviază cu 90°. Până la urmă m-am lăsat păgubaş; vreau să dorm puţin, aşa că am coborât această velă afurisită. Cel puţin acum se pare că nava îşi menţine capul. Noapte bună!”

Noaptea aceea a fost memorabilă şi din alt punct de vedere: am dormit în pijama.

A doua 21, sâmbătă 18 martie, eram agitat ca un elev în ajunul vacanţei. Cu tot vântul capricios şi cu toate necazurile avute cu velastraiul artimon, cu o zi înainte realizasem o performanţă destul de bună. 163 mile; mai rămâneau deci încă 302 mile până la Capul Horn, bătrânul căpcăun de nave. Mă aflam numai la 100 mile de Noir

Island, situată la ieşirea din Canalul Cockburn, unde Joshua Slocum a avut de furcă cu Milky Way[44]. Insulele Diego

Ramierz, spre care mă îndreptam, se aflau La 249 mile. Căutam neapărat să fac o observaţie la soare ca să-mi verific poziţia, da/r cerul era acoperit şi nu erau perspective să reuşesc; ţineam totuşi sextantul la îndemână, în cocpit. După-amiază, am încercat să captez radiofarurile Ushaia sau Punta Arenas, singurele care îmi puteau fi de folos la stabilirea poziţiei, dar n-am reuşit. Am reluat încercările după ora şapte seara şi am obţinut un relevment de la Punta Arenas. Am bănuit însă că era greşit: mă situa la capătul vestic al strâmtorii Magellan! Alt relevment a fost încă mai curios, mă situa la est de Capul Horn! Am descoperit, în sfârşit, frecvenţa radiofarului de la Punta Arenas; era cu totul diferită de cea din *Manualul Amiralităţii britanice*; dimineaţa am făcut o nouă tentativă de a verifica poziţia. Iată cum se încheie jurnalul de bord din ziua respectivă:

„Am reglat semnalul de alarmă să sune dacă nava se abate cu 45° de la drumul urmat. Voi încerca să dorm cât mai mult în noaptea aceasta, căci mâine voi avea o zi grea, printre insuliţele şi stâncile Milky Way”.

---

44 Milky Way este denumirea unui grup de stînci şi insuliţe stîncoase în largul arhipelagului Ţara de Foc, Ia nord-vest de Capul Horn. In martie 1869, în cursul primei sale călătorii solitare în jurul lumii la bordul sloop-ului „Spray“, Joshua Slocum, după ce a ajuns în Oceanul Pacific străbătînd strîmtoarea Ma- gellan, a fost respins înapoi spre Capul Horn de o rafală violentă de vînt. A petrecut o noapte îngrozitoare printre smncile şi brizanţii din zona Milky Way. In cartea sa Sailing Alone Round the World (Solitar pe un velier în jurul lumii)y el descrie astfel cele întîmplate : „A fost cea mai teribilă aventură maritimă din viaţa mea. Dumnezeu ştie cum am scăpat, eu şi nava !“ Apoi adaugă : „Marele naturalist Darwin a privit acele locuri de (pe puntea lui „Beagle“ şi a scris în jurnalul să»u : „După ce a văzut Milky Way, orice pămîntean va avea coşmaruri timp de o săptămînă“. Ar fi putut adăuga : iyşi orice navigator“. – N. A.

14

Dublez Capul Horn

Cercetările pe care le-am întreprins «asupra relatărilor şi jurnalelor de bord ale vechilor navigatori pentru pregătirea călătoriei mele, m-au dus I-a concluzia că regiunea Capului Horn are o reputaţie unica printre mările şi oceanele lumii, dăinuind încă din clijia când a fost cunoscută, adică din ziua în care Drake a ajuns la concluzia că există o trecere între Capul Horn şi Insulele South Shetland, care astăzi îi poartă numele: strâmtoarea Drake.

Capul Horn este o insulă, mai precis, extremitatea unei insule, o stâncă masivă cam de 1 400 picioare înălţime situată la punctul de contact dintre apele Oceanelor Pacific şi Atlantic, la capătul cel mai sudic al Americii de Sud. De unde i se trage această teribilă reputaţie? Am încercat să răspund în cartea mea *Along the Clipper Way*.

„În zonele australe, denumite Forties şi Fifties, adică între latitudinile 40 şi 60°S, vânturile dominante suflă din vest şi în general sunt destul de puternice. De exemplu, în largul Capului Horn, primăvara, într-o zi din patru şi vara, într-o zi din opt, suflă vânt cel puţin de tăria 8. În general, vântul este leneş, nu se încumetă să escaladeze un lanţ de munţi întâlnit în cale, dacă poate să-i ocolească. America de Sud este străbătută de unul dintre cele mai mari lanţuri de munţi din lume: Anzii. Aceştia barează vânturile din vest pe un front de 1 200 mile, de la 35° S până la Capul Horn. Întreagă această forţă de vânt se îngrămădeşte ca-ntr-o pâlnie în strâmtoarea Drake, între Capul Horn şi insulele South Shetland, situate la 500 mile spre sud. Vânturile dominante din vest, care se scurg prin această deschidere, se întâlnesc cu micile cicloane turbionare şi violente, coborâte din Anzi. Procesul are loc şi în sens contrar, cu vânturile din est care, deşi mai rare decât cele

din vest, încep să sufle când în nordul Capului Horn se formează o depresiune.

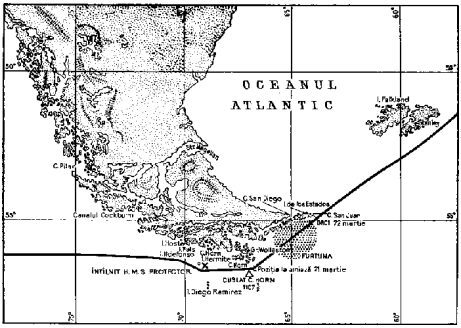
În ceea ce priveşte suprafaţa mării, vânturile dominante din vest antrenează un curent ce înconjură globul pământesc cu o viteză medie de 10 – 20 mile pe zi. Local, acest curent se împrăştie în toate direcţiile din cauza unei furtuni trecătoare, dar rezultatul este această curgere spre est, cu 10 – 20 mile pe zi. Uneori vânturile din est pot anula acest curent, sau chiar să-i inverseze pe o scurtă perioadă de timp; atunci curentul dominant, curgând spre est, poate ajunge la 50 mile pe zi. Ca şi vântul, acest mare fluviu oceanic este şi el obligat să treacă printre America de Sud şi Insulele South Shetland; din această cauză curentul este turbionar.

Dar mai există un factor care sporeşte acest caracter turbionar: între Capul Horn şi Insulele South Shetland fundul oceanului formează un prag, provocând deferlarea enormelor valuri. La fel cum se întâmplă în largul plăjii Boumemouth din sudul Angliei, pe timp de furtună, cu deosebirea că, în loc de 4 picioare, la Capul Horn valurile ajung până la 60 picioare înălţime.

Dar mai intervine încă un factor care înrăutăţeşte lucrurile. Cine a navigat prin Canalul Solent dincolo de Needles, când curentul mareei este contrar unui vânt de tăria 6, ştie ce valuri scurte, în trepte, pot rezulta; iahtul pare că are tendinţa să se ridice vertical, când pe provă, când pe pupă şi apa năvăleşte la bord. La fel, dar la scară gigantică, se întâmplă atunci când o furtună din est suflă contrar curentului care dublează Capul Horn.

Care este mărimea la care ajung acolo celebrele valuri? în apele antarctice nu s-au făcut măsurări precise, dar în Atlanticul de nord oceanografii au executat măsurători de valuri timp de câţiva ani. Institutul britanic de oceanografie a pus la punct un aparat pentru măsurarea valurilor, folosit pe navele meteorologice

staţionate în Atlantic. Recent, un asemenea aparat, cu cadran până la 60 picioare, a înregistrat un val care întrecea această limită. Valul a fost estimat că avea 69 picioare înălţime, mai înalt decât un bloc cu parter şi patru etaje de la Londra. Un vapor american pretinde că în Pacificul de sud a întâlnit un val înalt de 112 picioare. Brian Grundy, cu care am navigat împreună pe «Gipsy Moth II» mi-a povestit că se afla pe o mare navă balenieră în apele antarctice când au întâlnit un val de 120 picioare înălţime. L. Draper de la Institutul oceanografic afirmă că, în conformitate cu cele arătate în lucrarea *Statistics of a Sta*tionary *Random Process* (*Statistica unui proces staţionar ale*



Capul Horn*atoriu*), dacă înălţimea medie a unui val este de 30 picioare, atunci există probabilitatea ca un val din 300.000 să ajungă la de patru ori acea înălţime, adică la 120 picioare”.

Mă îndoiesc că Drake a văzut cu propriii săi ochi Capul Horn. Există două relatări despre călătoria lui – una a preotului Francis Fletcher de pe velierul „Golden Hind”, alta a unui pilot portughez, Ñuño da Silva, pe care Drake I-a capturat pe o navă abordată în largul Insulelor Capului Verde în prima parte a călătoriei. Se pare că da Silva I-a însoţit de bună vo; e pe Drake, stimulat doar de atracţia unei aventuri în mările necunoscute ale sudului; pe ceilalţi captivi Drake i-a eliberat, numai da Silva rămăsese cu el. Studiind ambele relatări ale lui Fletcher şi da Silva, şi

deducând din ele drumul parcurs de Drake, am ajuns la convingerea că nu s-a apropiat niciodată de Capul Horn. El a fost împins spre vest-sud-vest timp de 14 sau 21 zile (relatările sunt evazive în ceea ce priveşte durata), apoi s-a întors pe aceeaşi cale timp de şapte zile, îndată ce furtuna cnn nord-est s-a calmat. El a ajuns la Insulele Diego Ramirez, unde a ancorat la o adâncime de 20 fathomi, la o distanţă de ţărm de cât bate puşca. După cum indică *Admiralty Pilot*, în apropierea coastei de est a uneia dintre insule, există un loc de ancorare cu fund nisipos la o adâncime de 16 fathom. Sunt convins că Drake nu a văzut niciodată Capul Horn, dar a descoperit Insulele Diego Ramirez şi pe baza hulei puternice care pătrunde acolo, venind – din Atlantic când suflă furtuna din nord-est, el a dedus că există o trecere din Oceanul Atlantic în Pacific.

Mi-am propus să trec printre grupul Insulelor Diego Ramirez şi cel al Insulelor Ildefonso şi să dublez Capul Horn pe la 40 – 50 mile spre sud. Urmăream să păstrez o oarecare distanţă de acest cap pentru a evita un fenomen asemănător cu cel care se întâlneşte în dreptul promontoriului Portland Bill, de pe coasta engleză a Canalului Mânecii; cu cât treci mai aproape, cu atât mai agitate sunt valurile, în special când vântul suflă contra mareei. Curentul de apă întâlneşte obstacolul constituit de acel promontoriu şi este obligat să accelereze ca să treacă de el; în plus, fundul este ca un prag mai înalt, ceea ce mai sporeşte încă acceleraţia curentului, deoarece aceeaşi cantitate de apă este forţată să treacă printr-un loc în care adâncimea este rgfiusă la jumătate. La Capul Horn condiţiile sunt absolut la fel, doar că marea agitată se prelungeşte spre sud cu 40 mile în loc de 6 mile; vântul de 40 noduri de la Portland Bill produce valuri înalte de 6 picioare, în timp ce în largul Capului Horn vântul de 80 noduri produce valuri de 60 picioare înălţime.

La miezul nopţii de sâmbătă spre duminică – 18 – 19

martie – mă apropiam de ţărm; mă aflam la 134 mile distanţă de Insulele Ildefonso şi la 157 mile de Insulele Diego Ramirez. Coasta cea mai apropiată era la intrarea în Canalul Cockburn, loc devenit celebru cu prilejul călătoriei solitare a lui Joshua Slocum; până acolo mai erau 75 mile spre nord, nord-est. De 40 de ore barometrul scădea continuu. M-am dus în cocpit ca să cercetez dacă se zăreşte ţărmul. Ploua torenţial; până la 100 yarzi distanţă de navă valurile mari, învolburate, străluceau fosforescent. Valul de etravă era de un alb strălucitor, chila lăsa în urmă, sub apă, un siaj lucind ca o cometă, lung de 50 – 100 piciooire. În aceste condiţii era un mare noroc dacă vedeai ţărmul de la 300 yarzi. Dacă în timpul zilei se vedea atât de f reu coasta, mă gândeam ou teamă la ce se putea întâmplă noaptea, n cazul în care vremea continua să fie tot atât de rea, nu aveam nicio perspectivă să pot stabili poziţia şi, dat fiind curenţii atât de puternici din partea locului, nu puteam pune mare bază pe cea stabilită cu o zi înainte. Nu aveam încredere în poziţiile stabilire şi neverificate de la trecerea pe lângă promontoriile Sydney-ului; se putea prea bine ca în observaţiile mele la soare să fi comis o eroare sistematică... Dar nu trebuia să-mi fac gânduri negre; ca şi până atunci, treibuia să am mai departe încredere în felul cum reuşesc să conduc navigaţia.

Am avut însă noroc: în dimineaţa următoare, la 9 h 22 am reuşit să fac o observaţie la soare. Mă aflam la circa 40 mile sud-vest de cele mai apropiate stânci din largul Ţării de Foc, la 77 mile vest de Insulele Ildefonso şi la 148 1/2 mile de Capul Horn.

Departe, spre nord se vedea un strat masiv de nori, negru la bază şi am dedus că se sprijinea pe coamele munţilor Darwin din Ţara de Foc. Nu zăream coasta, deşi cel mai apropiat uscat se afla la numai 50 mile. Eram confruntat cu o problemă extrem de importantă: ce drum

să urmez? Continuând la 78°, ca până atunci, ajungeam la Golful Duff şi Insula Morton, la 15 mile nord de Insulele Ildefonso. Puteam oricând să pun în pană, căci vântul se întorsese de la nord-vest. Dacă ţineam capul spire Insulele Ildefonso, deci şi spre Capul Horn, care se afla aproape în aceeaşi direcţie cu ele, ajungeam la aceste insule peste unsprezece ore, adică la 22 h noaptea, la trei ore şi jumătate după căderea nopţii. Era riscant, căci dacă ploua sau ningea, nu putea/m zări ţărmul. Dar dacă mă depărtam de

Insulele Ildefonso, dădeam peste arhipelagul de insuliţe stâncoase Diego Ramírez, situate numai la 22° spre sud de Insulele Ildefonso* Insuliţele sunt nelocuite cea mai mare parte a anului şi nu există niciun far pe ele.

Era cert că ajungeam la insule numai după întunecare. În vecinătatea Capului Horn curenţii erau puternici. Pe vreme bună fac până la 22 mile pe zi, pe vreme rea ajung la 50 mile, indiferent de direcţie. Poziţia stabilită dimineaţa la 9 h 30 părea exactă, dar păstram încă o îndoială în privinţa preciziei navigaţiei după soare, fără verificare cu reper terestru de 6 575 mile, străbătute de la plecarea din Sydney. (Eram încă sub impresia acelei erori de calcul din cauza căreia ajunsesem la faimoasa performanţă zilnică de 217 mile). Puteam evita ambele grupe de insule punând în pană şi ţinând capul pe sud-est, până în zori; era o tactică de siguranţă, dar însemna un ocol destul de mare, cu care nu mă împăcam de loc. Am încercat să combin o cale de mijloc care să mă ducă în condiţii de siguranţă printre insule.

La amiază, vântul şi-a schimbat brusc direcţia; „Gipsy Moth” a pus capul spre nord-est, aşa că am pus în pană. Apoi soarele a apărut printre norii groşi, dându-mi posibilitatea să fac o observaţie cu sextantul şi să verific astfel latitudinea, spre marea mea mulţumire. Abia am terminat calculele şi am decis care era cel mai convenabil

cap de urmat, când, în câteva secunde, vântul a virat în sens contrar, de la nord-vest la sud. După numai câteva minute s-a transformat într-o puternică furtună de tăria 9. Am coborât pe rând vela mare, focul şi velastraiul trinchet. Am ridicat focul de furtună, care s-a dovedit a fi suficient. Am notat în jurnal: „Aş vrea să verific afirmaţia că după o schimbare de vânt, urmează în mod cert o bună vizibilitate”. Până atunci menţinusem capul drept către Insulele Ildefonso; am hotărât însă că venise momentul să schimb drumul şi să pun capul la jumătatea distanţei dintre cele două grupe de insule. Prin aceasta vântul a devenit puţin înainte de travers, aşa că am ridicat şi velastraiul de furtună, pe lângă focul de furtună. În ultimele două ore barometrul se ridicase brusc cu 6 1/2 milibari. Speram că vântul nu se va întoarce din sud-est, ceea ce mi-ar fi creat mari dificultăţi. Noaptea, la 21 h, vântul slăbise cu intermitenţe până la 15 noduri, intercalat cu rafale de până la 36 noduri-Am ridicat un velastrai mai mare, dar cu numai două vele la provă; între grenuri viteza scădea la patru noduri. Eram însă decis să păstrez velele» ridicate până când scăpăm de apropierea acelor ţărmuri, atât de reputate prin puternicii lor curenţi descendenţi de aer.

În şapte ore, până la miezul nopţii, barometrul s-a ridicat cu *9* 1/2 milibari. Întunericul nu mai era atât de profund, puteam deosebi cerul de apele mării.

Dacă erau corecte calculele mele trebuia să trec la 18 mile sud de insulele Ildefonso, iar în zori, pe la 12 mile nord de grupul Diego Ramirez. Era atât de întuneric încât nu folosea la nimic să stau de veghe; am reglat dispozitivul de alarmă să semnalizeze dacă direcţia vântului se schimba apreciabil şi am pus un ceasornic să sune în zori. Apoi mi-am impus să am încredere în calculele mele şi mtam dus să mă culc. Am stat câtva timp întins în întuneric, în timp ce nava înainta în noapte. Îmi făceam

socoteala că eram mai bine aşezat cu capul spre partea de unde putea veni pericolul, decât pe „Gipsy Moth III”, unde poziţia în cuşetă era cu picioarele spre pră; teama era însă aceeaşi. Ce se întâmplă dacă „Gipsy Moth IV” se lovea de o stâncă? Izbitura puternică de rocile învălurate ar fi sfărâmat-o? Dacă aveam timp să ajung până la barca de salvare amarată la mijlocul navei, puteam oare s-o dezleg pe întuneric, apoi să găsesc cilindrul cu gaz ca s-o umplu? Până la sfârşit am adormit tun.

Zorile începeau la ora 5. Dimineaţa era rece, cenuşie. Vântul virase din nou spre sud-vest şi barometrul nu mişca. Nu se zărea nimic, în nicio parte a orizontului, ceea ce era normal. Marea era destul de calmă. Spre deosebire de planul meu iniţial de a trece pe la 40 mile sud de Capul Horn ca să evit zonele agitate din vecinătatea acestuia în caz de furtună, am decis totuşi să mă îndrept direct spre Capul Horn. Am ieşit să ridic vela de capă. După ridicarea acestei vele, schimbarea direcţiei către nord-est însemna că încep drumul de întoarcere acasă; momentul a fost emoţionant. Mă aflam atunci la 40 mile distanţă de Capul Horn.

Ieşind în cocpit am fost mirat zărind un vapor în apropiere doar la o jumătate de milă. Cred că Largul Capului Horn este ultimul loc din lume unde te poţi aştepta să întâlneşti o navă! revenit din stupoare mi-am dat seama, după culoarea în întregime cenuşie, că era vorba de o navă de război, probabil H.M.S.[45] „Protector”. La prima vedere apariţia navei mi-a părut ireală, dar gândind mai bine, am ajuns la concluzia că cei de pe navă au captat noaptea trecută mesajul meu prin radio către Buenos Aires, prin care relatam că îmi propuneam să trec pe la mijloc, printre cele două grupe de insule, navigând orbeşte în timpul nopţii. Aşa că nava de război nu avea decât să se plaseze la mijloc, între cele două grupe de insule şi dacă eu

45 Her Majesty Ship : Nava Majestăţii Sale. – N. T.

calculasem exact drumul trebuia neapărat să ne întâlnim. Am coborât în cabină şi am chemat prin radio nava H.M.S. „Protector”, pe frecvenţa de 2 182 ke. A răspuns imediat; am anunţat că voi relua legătura după ce aveam să ridic vela de capă.

Îndată ce am terminat cu vela, am coborât în cabină; am reluat convorbirea cu „Protector”, care a durat mai mult decât credeam, pentru că auzeam foarte greu ce spunea operatorul. Eram necăjit deoarece de obicei auzeam clar staţii situate la 7.000 mile distanţă. Am luat micul dejun pe îndelete după care am scris în jurnal, am studiat harta, am decis tactica de urmat etc. în acest timp un val enorm a trecut peste iaht – umplând cocpitul pe jumătate cu apă; golirea a durat 15 minute. Până ce am terminat micul dejun, vântul s-a ridicat la 40 noduri. La ora 9 am ieşit pe punte şi am coborât atât vela de capă cât şi velastraiul trinchet, lăsând numai focul de furtună. Când tocmai am terminat lucrul de punte, un val enorm a obligat nava să pivoteze, adică să cadă travers. Noroc că eram pe punte. Am decuplat cârma automată şi am readus nava la drum. Pentru a executa operaţia, m-am urcat în picioare pe bancheta din cocpit ca să mă feresc de apa strânsa acolo. Am aruncat o privire împrejur: deodată am zărit, foarte bine, Capul Horn. Ieşea din mare ca un con de gheaţă neagră.

Spre nord-vest se profila, cenuşie, la orizont, Insula Hermite.

La 10 h 43 scriam în jurnalul de bord:

„Mă aflu desigur la est de bătrânul Cap Horn, dar nu pot face un relevment decât dacă ies în cocpit. La urma urmei, poate că va fi mai bine, mai ales că încă nu am dezbrăcat echipamentul de punte. Vântul tot mai suflă cu peste 50 noduri”.

La 11 h 15 am executat un relevment la Capul Horn şi constat că l-am depăşit. Cum în ultimele cinci ore şi un

sfert am parcurs 39 mile, deci cu o viteză de 7, 4 noduri, probabil că l-am dublat la 11 h 7, 5. Pentru moment nu am avut nici timp, nici chef să mă ţin de calcule. Înainte de a ajunge la Capul Horn a început mugetul obişnuit al vântului crescând în intensitate şi marea a devenit repede din ce în ce mai agitată. Cred că sunt îndreptăţit să afirm că toate se datorau faptului că am trecut doar pe la 7 1/2 mile sud de Capul Horn. Am început să simt că mă încolţeşte răul de mare cu obişnuita repulsie faţă de orice activitate. Nu doream decât să fiu lăsat în pace de orice şi de oricine. Blestemam nava „Protector" că mă urmărea, mai ales când am observat că se menţinea perfect la orizontală, încât puteai juca biliard pe punte *1*.

Tocmai atunci şi-a făcut apariţia şi o drăcie de avion! L-am blestemat: nici la Capul Horn nu mai poţi spera să găseşti puţină singurătate! apoi avionul îmi stârnea temeri; nu-mi dădeam seama de ce, dar un vechi aviator are un simţământ, aproape un instinct, care îl prevesteşte, de obicei, de ce se va întâmpla în acel zbor. Aveam impresia că acesta va cădea în mare şi mă întrebam cum naiba voi reuşi să-i salvez echipajul? Am încercat să-mi imaginez ce manevre de salvare ar trebui să execut; gândurile îmi erau însă învălmăşite de răul de mare şi am respirat uşurat and a dispărut în depărtări 2.

1 Se pare însă că „Protector" nu era chiar aşa de imobil cum credeam. La bord se afla Michael Hayes, corespondent al Agenţiei Reuter, care a scris următorul reportaj publicat într-un număr special al periodicului „Football Monthly*: „De pe puntea zgâlţâită.de valuri a navei H.M.S. «Protector» din Marina regală engleză, având misiunea de patrulare pe limita gheţurilor, priveam, la o distanţă de 400 yarzi, un spectacol înspăimântător. Valurile verzi translucide, adevăraţi munţi şi văi de ape, se ridicau, se rostogoleau şi se prăbuşeau cu înspăimântătoare violenţă. Un vânt de 50 mile pe oră biciuia valurile, le

smulgea crestele albe şi împrăştia o brumă îngheţată. Norii plumburii acopereau soarele, estompat la orizont şi se învolburau pe cer aut de jos, încât aveam impresia că-i puteam atinge cu mâna. Termometrul arăta 43° F (circa 6° C), dar vântul de gheaţă pătrundea ca un cuţit prin costumul meu de lână confecţionat spteoial pentru Antarctica şi faţa îmi era biciuită de stropi săraţi". – *N. A.*

2 De fapt era un avion tip „Piper Apache", cu care Murray Savle de la „Sunday Times*, Clifford Luton şi Peter Beggin de la B.B.C. (Radioteleviziunea britanica) au pornit în întâmpinarea lui „Gipsy Moth IV". Avionul era pilotat de căpitanul Roaolfo Fuenzalida, fost aviator în Aviaţia militară chiliană. În ziarul „Times" din 21 martie, Murray Savle a publicat următorul reportaj:

„Zborul pentru descoperirea şi fotografierea lui Francis Chichester şi a navei sale în cel mai periculos punct al călătoriei a fost o experienţă grandioasă. Am decolat de la Puerto Williams, mică bază navală chiliană, care este cel mai sudic punct locuit al continentului american.

În timp ce avionul se înălţa pentru a găsi o deschidere în munţii de pe insula Hoste, cea mai mare din grupul insulelor Capului Horn, am avut o privelişte superbă. Gheţari verzui coborau de pe crestele înalte, acoperite cu zăpadă, ale

La 10 minute după amiază notam în jurnal: „Am vrut să fac pe deşteptul (aşa cum deseori am obiceiul) şi am încercat să îndrept nava să înainteze aproape cu vânt la travers, cu scopul de a lua direcţia nord ¡sub vântul coastei". Socoteam că mergând spre nord voi fi protejat în faţa vântului de Insula Capului Horn şi de celelalte insule aflate mai la nord de aceasta. Dar marea n-a părut încântată de această manevră şi un val enorm a umplut cocpitul pe jumătate cu apă, udându-mă din cap până în picioare. Am fost nevoit să-mi schimb veşmintele şi să

readuc nava la capul iniţial. Mă menţineam chiar pe limita de vânt a vârtejurilor de la Capul Horn şi din această cauză vântul era mai puţin puternic.

Treptat însă, vântul a virat contrar, încât am putut să mă apropii de direcţia dorită, către Isla de los Estados. Din păcate, vântul schimbându-se din nord-vest nu mai profitam de protecţia coastei şi după plecarea navei „Protector" (la o oră şi jumătate după amiază) valurile luau formele cele mai înverşunate întâlnite în cursul călătoriei.

Când „Protector" a început să se depărteze, a ocolit pe la pravă nava şi m-a lăsat pradă unui simţământ dezolant de vid şi de abandonare. În situaţia mea, întâlnirea scurtă cu o navă plină de oameni era mai mult penibilă decât singurătatea absolută: îmi apărea evidentă izolarea, realizam imposibilitatea de a fi ajutat în caz de munţilor Darwin, până în apele antarctice. Trecând pe lângă insula-Capului Horn, am văzut (piramida cenuşie a acestuia bătută de valuri imense şi asaltată de brizaaţii care se iveau din când în când prin perdeaua ploii.

La sud de Capul Horn valurile se îndreptau spre est în lungi brazde verzi, cenuşii şi albe. Deasupra treceau nori negri mânaţi de furtună şi la distanţă de o milă sau două, în faţă, ploaia îmbina norii cu marea, formând o barieră neagră, impenetrabilă, către Polul Sud.

Întâi am reperat nava H.M.S. «Protector», care se balansa pe valurile puternice în tovărăşia iahtului «Gipsy Moth». Apoi am desluşit clar carena smălţuită cu sare a navei înaintând în ambardee peste valuri. Pilotul nostru, căpitanul Kodolf» Fuenzalida, ne-a coborât până la o distanţă de 60 picioare deasupra mării, unde bruma stropilor de apă sărată s-a aşternut pe parbrizul avionului. Am avut totuşi timp să-i zăresc pe Chichester în cocpit; părea că-şi prepara cu calm schimbarea direcţiei pentru lunga călătorie spre nord, de întoarcere acasă.

Pilotul nostru a clătinat aripile avionului în chip de

salut, la care Chichester ne-a rătpuns cu o fluturare de mână. <*Mtiy hombre*!» a exclamat pilotul, în traducere Uberă, «straşnic om!»

În timpul zborului de întoarcere am avut de înfruntat puternice vârtejuri la trecerea munţilor şi un motor ne-a lăsat deasupra Strâmtorii Magellan. A fost un zbor pe care nu m-aş grăbi să-i repet; dar priveliştea lui «Gipsy Moth», înfruntând curajos sălbăticia ploii *şi* a mării, ne-a recompensat din plin. * – *N. A.*

nevoie. Lucru ciudat, nu aveam niciun sentiment de satisfacţie că depăşisem Capul Horn; faptul n-a avut asupra mea un efect mai mare decât toate celelalte treceri pe lângă alte repere, de la plecarea din Australia.

Chiar înainte de îndepărtarea navei „Protector", marea cira destul de agitată; de cinci ori s-a umplut cocpitul ou apa aruncată de valuri. Mi se părea curios să văd sub apă levierul de reglare a supapei de admisie a motorului şi alte aparate accesorii ale acestuia, situate la jumătatea peretelui cocpitului. Dar agitaţia mării din acel moment nu a fost decât o joacă în comparaţie cu ce a devenit trei ore mai târziu. Cea mai mare viteză de vânt înregistrată a fost de 55 noduri. Nu eram prea sigur de înregistrările aparatului, pe vânturi puternice, dar dacă mai adăugam cele opt noduri viteză realizate de „Gipsy Moth", ajungeam la vânt de 63 noduri, adică de tăria 11. Valurile erau însă mult mai înverşunate decât credeam că ar fi posibil pe un asemenea vânt.

Cârma automată părea incapabilă să menţină nava la drum; am ieşit să o inspectez. Cuplajul dintre paletă şi safran ieşise din nou din locaşul său. Am încercat să înlocuiesc ştiftul original, dar nu am reuşit să găsesc unul potrivit şi am improvizat un ştift înlocuitor.

Cred că agitaţia atât de violentă a mării se datora faptului că mă aflam pe marginea platformei continentale; la câteva mile spre babord adâncimea era de numai 50

fathomi, iar la câteva mile spre tribord, de 2 300 fathomi.

Pe la 16 h 30 au fost vreo două perioade de acalmie, care m-au încurajat enorm. Îmi fusese teamă că voi fi obligat să manevrez toată noaptea, manual, transmisiile cârmei automate; era vorba de transmisiile de rezervă pe care le prelungisem până în cabină ca să pot ajuta cârma automată când nu mai era capabilă să facă faţă, în caz de cădere travers a navei.

La 17 h 37 notam în jurnal:

„Acalmie în toată regula, vântul nu mai mugeşte, nici nu mai urlă, are doar 25 – 30 noduri. Numai de ar dura! Este parcă un făcut că, întotdeauna în timpul furtunilor îmi piere pofta de mâncare tocmai când am nevoie să mă alimentez mai substanţial. După-amiază, după plecarea navei «Protector» am admirat câteva valuri imense, dar n-am avut niciun chef să le fotografiez; îngrozitoarea dezlănţuire de forţe ale naturii este redată meschin în fotografii”.

Fixasem capul spre nord – est, către extremitatea estică a Islei de los Estados. „Gipsy Moth” naviga repede, deşi era ridicat doar focul de furtună – şi acesta terţarolat – aşa că suprafaţa velică totală însuma doar 60 picioare pătrate, ceea ce era foarte puţin pentru o navă de 18 t. Vântul se schimbase către sud-vest şi ulterior am aflat că cineva de la bordul navei „Protector” afirmase în momentul când s-au despărţit de „Gipsy Moth” că vântul avea 100 mile pe oră. Cred că era o evaluare eronată, dar după şase ore am fost prins într-o furtună violentă, ca şi cum Capul Horn voia să-mi arate ce era în stare. Anemometrul indica numai 60 noduri, la care se adăugau 6 noduri, viteza navei ajungând, în total, la cel puţin 66 noduri; cred însă că rafalele se urcau până la 75 noduri, uneori chiar la 85 noduri, adică 100 mile pe oră. Valuri mari mă depăşeau mugind; crestele lor se rostogoleau din pupă peste mine. Noroc că nava reuşea să alerge înaintea

lor. Singurul lucru de care mă temeam era ca nu cumva vântul să continue să se schimbe din direcţia contrară, iar ţărmul să nu se găsească sub vânt. În acea parte valurile erau mult mai puternice decât în Marea Tasmaniei – unde am şavirat după plecarea din Australia – şi dacă eram obligat să opresc nava şi să stau cu velele coborâte, nu ştiu, zău, ce ar fi urmat. Cea mai rea vreme era la căderea nopţii; în întunericul crescând, valurile deveneau înspăimântătoare; mărturisesc că-nmi era destul de frică

Dar panica n-a ţinut mult. Am coborât în cabină şi m-am culcat. Am dormit cam două ore, până la 1 h după miezul nopţii. Am constatat că acumulatoarele lochului se epuizaseră şi le-am înlocuit. e în păcate nu mi-am dat seama că înregistrările distanţei parcurse erau subestimate, fapt care ulterior, a avut urmări serioase. Scriam atunci în jurnalul de bord:

„Ruliul este teribil; în cabină nu mă pot ţine în picioare. Vântul este încă destul de puternic, 23 – 33 noduri în perioadele mai calme".

Barometrul s-a stabilizat. Ar fi trebuit să-mi dau seama că ceva se deteriorase la loch, căci în trei ore n-a înregistrat decât 8, 8 mile parcurse. Toată dimineaţa făcusem, în mod obligator, cam 8 mile pe oră. La ora 22 am făcut un punct estimativ, cu ajutorul distanţei înregistrate de aparat. Menţineam capul la est nord-est ca să trec cât mai aproape de partea răsăriteană a Islei de los Estados. După hartă, conform estimaţiei mele, extremitatea estică a Islei de la Estados se afla la 85 mile înainte, ceea ce însemna că aveam în faţă un spaţiu liber suficient. Navigaţia părea destul de uşoară, aşa încât nu am crezut necesar să-i dau prea multă atenţie.

La 4 h 40 dimineaţa am pus în pană din cauză că „Gipsy Moth" fusese obligată de vântul care-şi schimbase direcţia să se îndrepte spre nord, nord-est. Am notat în jurnal: „Mâinile îmi sunt amorţite de frig; cu greu pot să

mă îmbrac sau să scriu”. Vântul sufla încă puternic, cu peste 60 noduri. Am constatat că biata paletă a cârmei automate se prinsese în pat? 4 raţinav arborelui artimon şi cu ajutorul unei bucăţi de parâmă am amarat această patarafină la distanţă. Abia acum am înţeles de ce cârma automată se comporta neregulat în timpul furtunii! Am băut un rom fierbinte şi am notat în jurnal:

„Mă simt acum ca o curcă beată, deşi nu ştiu cum se poate chercheli o curcă. Romul a fost straşnic! Când navigăm cu vânt din pupă este linişte ca în biserică, mai ales când nava nu este în ruliu. Proviziile sunt, cred, cam pe sfârşite; de două zile nu mai iau decât două mese, la care am adăugat câteva gustări, mai ales lichide: cacao, miere şi lămâie. Bănuiesc că soba cu petrol produce oxid de carbon. Un jet din apa valurilor care spală puntea a pătruns prin coşul sobei şi flacăra s-a menţinut câtva timp galbenă în loc de albastră. De o zi întreagă mă doare groaznic capul. M-am întrebat dacă nu cumva este de vină soba. Nu reuşesc să fac să funcţioneze tirajul coşului din cauza vârtejurilor de vânt care suflă din pupă; fumul este respins în cabină”.

La 5 h 30 nu observam încă nimic în zare, nici chiar când s-a crăpat de ziuă; am stat la pupă având ceva de lucru. Mi-a fost foame şi am început să prepar micul dejun. Din întâmplare am privit prin fereastra gheretei cabinei dinspre babord şi… am simţit că mi se ridică părul măciucă şi un fior mi-a trecut prin şira spinării: la 10 mile distanţă se vedea o masă stâncoasă enormă, pe care aproape o depăşisem. Mă aşteptam ca până la Isla de los Estados să mai fie încă 35 mile distanţă. Oare în timpul nopţii fusesem împins de curenţi în apropierea Ţării de Foc? În acest caz, probabil că înaintasem spre Isla de los Estados al cărei ţărm era sub un vânt de 40 noduri. Am executat trei relevmente ale capului pe care „Gipsy Moth” îl dubla; din calcul am găsit că mă aflam* la 7 mile distanţă de el şi că

viteza de drum era de 8, 8 noduri. De când am zărit ţărmul, nu m-am mai mişcat din tambuchi şi am cercetat cu privirea pe deasupra lui. După direcţia în care înaintanv urma să trecem pe lângă un promontoriu, la 5 mile babord. Am stabilit poziţia. Micul dejun s-a dus pe apa sâmbetei! Din fericire, soarele s-a ridicat aproape drept înaintea noastră; o observaţie la soare putea să-mi dea dreapta de înălţime pe a cărei bază aflam în ce loc al coastei eram. Am scos în grabă sextantul şi m-am4 pus pe lucru. Între timp, mă apropiam din ce în ce mai repede de promontoriu. Colinele coastei se continuau în spate cu o zonă muntoasă şi mă apropiam de ţărm cu o viteză de tren. Nu cred să mai fi executat vreodată vreo observaţie la soare atât de repede; am lucrat totuşi cu mare atenţie, să nu fac vreo greşeală. Am trasat apoi dreapta de înălţime observată: sunt în curs de a dubla Capul Est al Islei de los Estados. Nu-mi venea să cred; am verificat încă o dată: nu era nicio eroare!

Am privit harta cu toată neîncrederea şi am examinat estimaţiile în privinţa poziţiei; mi-am dat seama de realitate. Pornind de la poziţia stabilită în apropiere de Capul Horn, trasasem drumul care* mă ducea pe la 5 mile faţă de extremitatea estică a Islei de los-Estados. În realitate am dublat la 7 mile în larg. Distanţa fusese de 140 mile şi dacă aş fi calculat durata de timp după viteza de drum, de 7, 4 noduri, din acea dimineaţă, mi-aş fi putut da seama că ajungeam la Capul Est la 19 ore după punctul fixat la amiază, adică marţi dimineaţa la ora 7. De fapt, am ajuns la 8 h 1 30”; a< durat mai mult pentru că vântul slăbise în timpul nopţii, şi având» 1 ridicat numai focul de furtună de 60 picioare pătrate, „Gipsy Moth” îşi încetinise mersul. Uitasem însă să ţin seama de acumulatoarele descărcate ale lochului, care, fără îndoială, subestimase distanţa, aşa că în realitate navigam mai repede decât crezusem. Aveam toate scuzele pentru scăparea din

vedere; fusesem prea agitat şi tulburat de prezenţa navei de război, de conversaţia cu cei de pe ea, de apariţia avionului şi de teama ca acesta să nu capoteze. Cindr solii s-au îndepărtat eram obosit, crispat şi copleşit de un simţământ de abandonare, ca să nu mai pomenesc de răul de mare şi de furtuna aceea teribilă care m-a făcut să neglijez faptul că lochul înregistra în minus.

Am dublat repede Isla de los Estados, care curând s-a mistuit în ceaţă. În sfârşit, aveam certitudinea categorică că dublasem Capul Horn şi că înaintam în apele vaste ale Atlanticului de sud. După ce am trecut de Isla de los Estados am încercat un imens simţământ de uşurare. Asemenea marinarilor de pe clipere, după dublarea Capului Horn mă simţeam parcă acasă. Treptat, acest minunat simţământ s-a estompat, ba chiar a dispărut pe măsură ce s-au desfăşurat cele 8.000 mile ale călătoriei prin Atlanrc. Nici apele oceanului nu sunt eleştee cu nuferi, aşa cum îţi vine să crezi după ce ai dublat Capul Horn.

Am reluat povestirea în jurnalul de bord:

„21 martie, 11 h 56. Marea este încă foarte agitată. Slavă Domnului, navighez cu vânt din pupă. Când nava pivotează şi se aşază travers pe valuri, înaintarea este grea. Acum se pune problema dacă să schimb direcţia spre nord, ca să trec pe la vest de Insulele Falkland sau să menţin capul actual spre noid-est ca să trec prin partea de est a acelor insule. Ţinând seama că peste scurt timp cu siguranţă că vântul se va schimba şi că sunt de ipe acum pe ruta spunord-est, cu vânt din pupă, se impune de la sine să trec pe la estul acestor insule. Dacă menţin acest cap, mă pot odihni până mâine dimineaţă, când va trebui să fiu atent în privinţa insulei Beauchene. Între timp s-a mai ivit ceva de făcut neapărat: fixarea mai bună a paletei cârmei automate care, în prezent, de fiecare dată când un val mai zdravăn loveşte pupa, alunecă. Simt oboseala în toate

oasele. Furtuna continuă fără întrerupere. Zgomotul, efortul neîncetat de a-mi menţine echilibrul şi de a evita să fiu trântit, tensiunea nervoasă în aşteptarea unui val care să izbească din plin, pierderea poftei de mâncare din cauza agitaţiei, somnul neliniştit, iată factorii caracteristici ai stării în care mă aflu. Am potrivit ceasornicele cu o oră mai înainte.

14 h 20. Am descoperit că s-a rupt şurubul care fixa de ax paleta cârmei automate. Am reuşit cu greu să-i înlocuiesc cu altul nou, la timp, ca să nu se smulgă paleta sub bătaia vântului de tăria 6. Cred că un capăt al şurubului se rupsese de mai multă vreme şi că din această cauză paleta se comportase atât de ciudat în timpul nopţii trecute. Consider că este un miracol că rezistă la suflul puternic al vântului şi la izbiturile valurilor. Am executat o observaţie la soare. Am ridicat velastraiul de furtună şi am mutat mai sus, pe straiul său, focul de furtună, cu ajutorul unui palane de mură. Navighez încet, liniştit, cu 5 noduri, numai cu aceste două vele şi am de gând să menţin lucrurile astfel până când marea, încă destul de agitată, se va mai linişti. Am pornit motorul pentru încărcarea motoarelor; contrar obiceiului, la pornire am folosit dispozitivul de încălzire; al doilea miracol, motorul a pornit imediat. Tabloul cu aparate, supapa şi levierul de comandă ale motorului au stat sub apă în repetate rânduri, aproape câte un sfert – de oră, aşa că este o adevărată minune că motorul mai porneşte atât de uşor. A venit vremea dejunului.

18 h 5. Furtuna a încetat, vremea s-a îmblânzit. Simt că într-adevăr am trecut de Capul Horn şi peste câteva minute voi deschide o sticlă de şampanie pentru sărbătorirea evenimentului; apoi am chef să dorm zdravăn. Velatura navei este sub necesar, dar deocamdată am s-o las aşa. Am uitat să remarc faptul că, dublând Capul Horn în ziua de 20 martie la 16 h 7 30” după G.M.T., am câştigat

întrecerea cu soarele, anume cu 15, 275 mile, distanţă cu care soarele se mai afla încă la sud de ecuator.

22 martie, 1 h 20. Am făcut din nou o prostie; la ora 7 după amiază m-am cufundat într-un somn adânc, din care m-am trezit tocmai la miezul nopţii, constatând că navigam splendid cu capul spre *sud*! Vântul îşi schimbase între timp direcţia; întrebarea era, de când? Sper că tocmai virarea vântului m-a trezit, dar mă îndoiesc, ţinând seama cât eram de obosit. Cel puţin, m-am îndepărtat de pericolul de a da pe neaşteptate peste Insulele Falkland. Ce greşeală că nu am conectat dispozitivul de semnalizare a schimbării direcţiei. Trebuie să trasez poziţia estimată faţă de Isla de los Estados. Pentru a scoate în evidenţă starea mea de spirit, adaug că, de când am dublat Capul Horn, n-am mai trasat drumul şi nici n-am mai adunat parcursurile zilnice. (I60V2 mile în 24 ore numai cu focul de furtună). Am să trasez acum poziţia şi voi calcula două variante: una în care nava şi-a schimbat capul de când am început să dorm, alta în care schimbarea a avut loc la trezire. Pentru orice eventualitate, îndată ce m-am trezit am pus în pană, aşa că sper să mă aflu cât mai aproape de drumul bun. Deşi încă aproape adormit, nu am făcut prea multe prostii pe punte. Am vrut să execut manevra fără centura de siguranţă, dar am uitat să manevrez pe şarturi întinzătoarele respective. În plină pană, a trebuit să-mi pun centura de siguranţă şi să merg la provă ca să mă ocup de şarturi. Ce mult doresc să dorm zdravăn timp de 12 ore neîntrerupte! Cred că întâlnirea cu nava de război şi povestea cu telefonul m-au epuizat într-un hal făr' de hal. După 50 de zile de înfruntare solitară a apelor antarctice, aveam dreptul să mă bucur, soţ singur, de dublarea Capului Hom. Poate că este o dovadă de scrânteală această dorinţă, dar 50 de zile de singurătate sunt un – regim care îţi zdruncină nervii".

După ce am scris cele de mai sus, care reflectau simţămintele mele din primele ore ale acelei dimineţi, am

hotărât deocamdată să las iahtul să meargă în voia lui şi m-am culcat. Am stat în cuşetă până la ora 9, când am ieşit pe punte şi am desterţarolat focul de furtună, sperând că o suprafaţă velică ceva mai mare va echilibra nava. Îndată ce am executat manevra, viteza a mai crescut. Apoi m-am gândit să prepar micul dejun; mi-a părut rău că nu mai aveam nicio bucată de pâine integrală ca s-o prăjesc. Am imâncat în schimb Ryvita cu unt şi marmeladă, care îmi place destul de mult, dar nu atât ca pâinea integrală, aşa că după micul dejun am pus pâine la copt. Am dat albatroşilor restul delicioasei prăjituri – dăruită la Sydney de Iarna Anderson; o păstrasem prea multă vreme şi untul din ea se râncezise. Erau trei albatroşi care se ţineau după „Gipsy Mothec şi sunt sigur că lor le-a plăcut prăjitura. Ei planau aproape de navă, doar la 20 – 30 picioare distanţă, cerând să le mai dau ceva, dar nu mai aveam ce.

Ploua aproape continuu. Vizibilitatea era doar până la o milă – şi nu aveam posibilitatea de a verifica direcţia. Socoteam însă că mă aflam la suficientă distanţă de insula Beauchene. După amiază am socotit că probabil am trecut de limita Platformei Burdwood ţadâncime minimă, 25 fathomi). Trecerea peste această platformă a fost agitată, nava a avut de înfruntat multe valuri înalte, urmate de depresiuni adânci. Mai departe, marea a devenit relativ calmă, fără văi prea adânci. Mai târziu, studiind poziţia estimată am ajuns la concluzia că m-am aflat la limita platformei cam la amiază, apoi am navigat încă câtva timp de-a lungul ei. Aşa se explica faptul că marea a devenit brusc mai calmă.

Străbăteam acum Atlanticul de sud, cu capul spre nord-est. Drumul meu era aproape paralel cu coasta Americii de Sud, faţă de care mă aflam cam la 850 mile în larg. Travers la tribord era insula South-Georgia, la 500 mile distanţă, după care urma un enorm spaţiu liber, în Atlanticul de sud, pe o distanţă de 1 600 mile, la capătul

cărora treceam în dreptul Ilhei da Trinidade, la 500 mile babord. Eram foarte bucuros că nu trebuia să mă mai tem pe vreme de furtună, de coaste sub vânt. Apoi, cu cât mă îndepărtam de zona Capului Horn şi de neprevăzutele întâlniri care acolo îmi dăduseră un simţământ de aglomeraţie, mă cuprindea o senzaţie de linişte.

M-am culcat devreme şi am dormit şapte crre şi jumătate într-un somn adânc, neprielnic însă pentru dirijarea navigaţiei. M-a trezit acel insuportabil cârcel, puţin înainte de ora 5 a.m. Barometrul ameninţa să coboare şi am notat în jurnalul de bord că aş fi dorit să mă aflu mult mai spre nord în caz de furtună. Harta pilot a S.U.A. arăta că nu va începe o scădere mai importantă a procentului de furtuni decât după ce voi fi la nord de latitudinea 45°S. Între 50 şi 45CS, 12% din vânturile înregistrate erau furtuni în timp ce din vânturile dinspre insulele Falkland erau furtuni doar 9%, iar în largul Capului Horn, 26%. Ştiam că voi avea o oarecare protecţie din partea insulelor Falkland, aflate la circa 80 mile sub vânt.

Dar în loc de furtună, în dimineaţa zilei de 23 martie vremea s-a înseninat, aşa că am ridicat din nou toată velatura, pentru prima dată după multă vreme. Vântul devenise o briză uşoară de vreo 14 noduri, soarele strălucea, marea era albastră iar barometrul începuse să urce. Am fost bucuros să pot ieşi pe punte fără echipament special, ca să ridic vela artimon; manevra s-a dovedit însă. a fi o greşeală, căci vântul era pătrunzător, trecând chiar prinpuloverul de lână cu care eram îmbrăcat.

Ziua a fost urmată de o noapte admirabil înstelată, cu lună aproape plină şi fără niciun nor. M-am culcat, încercând să-mi amintesc de când nu mai întâlnisem asemenea vreme bună; nu mai avusesem parte de aşa ceva în cursul întregii călătorii. Dar, vai! Speranţa unei navigaţii însorite, liniştite, s-a risipit curând. Am adormit

întrebându-mă dacă nu era cazul să mai ridic velastraiul mare pentru ca iahtul să profite de toate adierile vântului; dar curând m-am trezit într-o furtună din nord-vest. Am fost obligat să cobor toată velatura, cu excepţia focului de drum. Soarele strălucea încă încurajator, dar cu dinţi; mi-au îngheţat mâinile şi cu mare greutate am scris notele zilnice în jurnalul de bord. După manevrarea velelor, am coborât în cabină şi mi-am agăţat în tambuchi pantalonii impermeabili pentru lucrul pe punte; erau uzi şi am socotit că apa prelinsă se pe ei ar fi făcut prea multă umezeală în cabină. Dar n-a trecut mult că un val enorm s-a năpustit pestenavă şi apa nu prea multă care s-a strecurat prin bocaport a curs drept pe pantalonii din tambuchi. Pe o astfel de vreme rea era. tare greu să nimereşti exact ceea ce trebuia să faci.

În ziua aceea (24 martie), marea a scuturat destul de bine nava, deşi valurile nu erau prea înalte. Nici barometrul nu a mai coborât. După părerea mea treceam prin partea nord-estică a unei depresiuni. După amiază vântul a încetat să mai mugească (ceea ce întotdeauna era un semnal ameninţător), schimbându-se într-un fel de vaiet înăbuşit. Marea era încă foarte agitată şi numai seara m-am hotărât să ridic velastraiul trinchet. Am început cina cu două romuri Caroni fierbinţi, apoi am mâncat fasole fiartă cu două cepe prăjite şi conţinutul unei cutii de conserve de ananas. După cină am socotit că era nevoie de mai multă velatură şi conştiinciozitatea m-a îndemnat să ridic vela mare; dar după o cină copioasa, nu aveam de loc chef de manevre, aşa că mi-am spus că vela artimon va fi suficientă până în zori; ridicarea ei necesita doar o zecime din efortul făcut pentru arborarea velei mari. Până la sfârşit s-a dovedit că vela artimon a fost suficientă; alura iahtului s-a schimbat imediat, începând să navigheze întins, fără ambardee. După furtună noaptea era splendidă, cu lună şi o mare puţin agitată; era o plăcere să stai pe punr. e, la

lumina lunii, în timp ce iahtul naviga admirabil.

În mesajul transmis prin radio în noaptea aceea se reflecta starea mea de spirit:

„În fine, parcă mă trezesc din coşmarul apelor antarctice. Acolo, valurile enorme sfărâmate de furtuni şi urletele vântului au ceva monstruos. Forţa lor necruţătoare şi rostogolirea lor suprapusă te fac să te simţi neputincios şi toată această dezlănţuire ia proporţii înzecite atunci când trăieşti sentimentul singurătăţii. Până ieri mă mai simţeam încă în zona de influenţă a vânturilor de la Capul Horn; vremea era încă rece şi închisă iar vântul sufla tot puternic. Marea s-a mai potolit, dar voi fi bucuros când voi depăşi spre nord latitudinea 50°S, căci până atunci tot mai mă tem de grenuri”.

A doua zi de dimineaţă, la ora 6, m-a trezit dintr-un somn adânc semnalul de alarmă de schimbare a direcţiei. L-am oprit dar n-am mai putut dormi din cauza unui cârcel la picior. Dimineaţa era frumoasă, dar foarte rece. Am modificat mersul cu vânt din pupă; aş fi putut executa manevra prin ridicarea pe scondru a unui foc, dar mă aflam aproape în pană, aşa că am lăsat lucrurile cum erau, aşteptând ca totul să se aranjeze de la sine.

După calculele de navigaţie făcute în dimineaţa aceea, am constatat că pe la miezul nopţii trecusem peste paralela 50CS. Căpitanii de clipere, mai ales când veneau din California, considerau acest punct de trecere foarte important şi comparau întotdeauna timpul necesar pentru a trece de la paralela 50°S până la Capul Horn, cu timpul necesar pentru a ajunge, după dublarea capului, la aceeaşi paralelă. În Pacific depăşisem paralela 50°, la vest de Capul Horn, la 12 martie, ora zero, iar în Atlantic, în ziua de 25 martie, ora zero, ceea ce însemnau 13 zile.

În săptămână în care am dublat Capul Horn drumul parcurs a fost de 1 I06V2 zile, realizând o medie zilnică de 158 mile, adică o viteză de 6, 58 noduri. A fost a cincea

săptămână în şir în care „Gipsy Moth” a depăşit 1.000 mile; anume, a străbătut 5 230V2 mile în 35 zile, realizând zilnic 149, 4 mile. Evident, aceste distanţe erau calculate în linie dreaptă, între poziţiile stabilite la amiezile fiecărei zi şi nu ţineau seama de volte şi de diferite alte abateri de la drum

15

În vastul Atlantic

Mă depărtam de insulele Falkland şi navigam pe *Drumul clipetrelor*, străbătând vastul Ocean Atlantic de sud. De milioane de ani acolo nu s-a schimbat nimic şi această întoarcere solitară în inima primitivă a globului pământesc era ciudată, emoţionant de pasionantă.

Duminică 26 martie, scriam în jurnal: „Mare noutate! Astăzi la amiază am făcut jumătate din drum!” De la Sydney străbătusem 7 673 mile şi, pe drumul cliperelor, după calculele mele, mai aveam de parcurs până la Plymouth încă 7 634 mile. Am început să trasez diferite drumuri traversând cele două părţi – de nord şi de sud – ale Atlanticului, recomandate pentru lunile martie, aprilie şi mai în *Ocean Passages of the World* (*Rutele oceanice din toată lumea*), lucrare editată de Amiralitatea britanică.

Bun de glume, fiul meu Giles mi-a adresat un mesaj transmis prin postul de radio Buenos Aires: „Splendid, nu te lăsa *1*” Am mai primit câteva întrebări de la o reporteră a periodicului „Sunday Times”, între care şi aceasta: „Care a fost meniul primei mese după ce aţi dublat Gapul Horn?” la care am răspuns prin radio:

„Rog stăruitor să renunţaţi la întrebări care îmi otrăvesc entuziasmul călătoriei pe care o întreprind. Încep să am groază, seara, de transmisiile prin radio şi mă tem că nu voi mai fi în stare să mai fac relatări despre călătoria mea. Poate că în ultimele 58 zile de singurătate m-am sălbăticit, am pierdut obişnuinţa unei vieţi normale, de toate zilele. Am de lucru peste cap ca să dirijez, cum

trebuie, nava şi să menţin totul în ordine. Legăturile prin radio sunt, în orice caz, penibile prin efortul pe care mi-l cer şi prin interviurile de-a dreptul insuportabile. Sper că toate acestea nu mi e vor lua în nume de rău şi că se va înţelege starea mea de spirit”.

Mă aflam într-o zonă de curenţi de aer slabi şi aş fi avut mare nevoie de velastraiul mare, dar acesta era încă blocat în postul provă din cauza traverselor fixate peste bocaportul respectiv. În zorii zilei de luni 27 martie, vântul părea să dea semne de înteţire aşa că am hotărât să sco;, totuşi, vela blocată şi *s-o* car de-a lungul întregii nave ca să ajung cu ea pe punte. Dar cum am ajuns, vântul s-a iuţit la 15 noduri, suflând din provă, aşa că am hotărât, fără tragere de inimă, să întrerup manevra şi să iau micul dejun. Dar cum vântul devenise din nou moderat, iar marea era calmă, n-am mai putut rezista şi am întrerupt micul dejun ca să completez ridicarea velastraiului mare. Imediat s-a simţit o diferenţă în alura navei. Am lăsat vela ridicată toată ziua, dar seara vântul s-a înteţit îşi am coborât-o; la vânt strâns, indiferent de tărie, „Gipsy Moth” navighează mai bine fără ea.

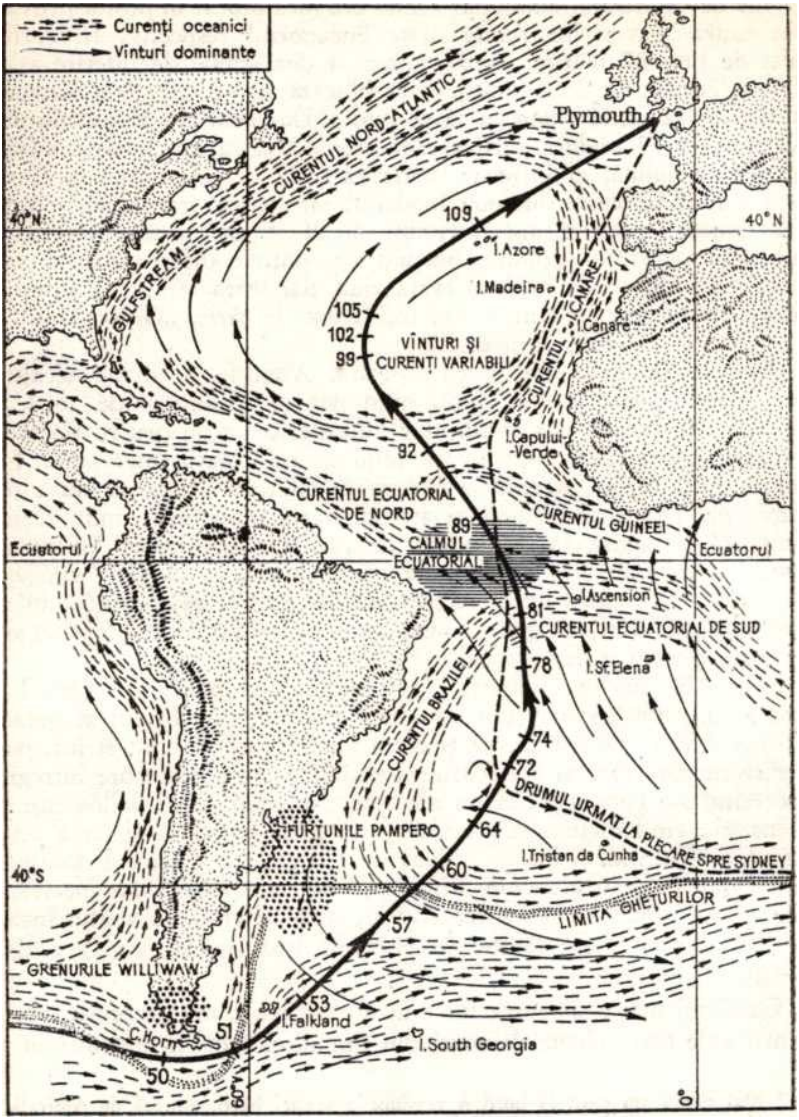
Am căutat toate hărţile cu Oceaniâl Atlantic şi m-am necăjit constatand că nu aveam Harta pilot pentru Atlanticul de nord[46]. În afara vânturilor şi a condiţiilor atmosferice medii pentru fiecare parcurs, aceste hărţi cuprind tot felul de informaţii interesante. E foarte greu ca în pregătirile pentru o călătorie lungă să nu uiţi nimic am cele trebuincioase şi această hartă mi-a lipsit mult. Deşi urma să navighez în Atlanticul de sud aproape numai în luna aprilie, am hotărât să urmez ruta recomandată în *Ocean Passages of the World* pentru luna martie. Această rută se afla cu 700 mile mai spre est decât cea pentru luna

46 Mai tîrziu am găstit la bard o versiune a acestei hărţi, editată de Amiralitatea britanică, fiindu-mi de mult folos, deşi se referea la luna iunie. – N. A.

aprilie, dar am considerat-o mai indicată pentru o navă mică.

Marţi 28 martie dimineaţa, am încercat să părăsesc cuşeta la ora 3, dar am adormit din nou încă două ore. A fost o zi grea. „Gipsy Moth” refuza să menţină un anumit cap cu vânt strâns, pe o direcţie care tocmai era foarte favorabilă. Am pierdut ore întregi, încercând s-o conving. Era un alt aspect al celui de al doilea cusur al navei: când înclinarea creştea cu un grad sau două şi nava venea sub vânt, îndată lua atitudinea de a ţâşni ca o săgeată şi loviturile valurilor erau atenuate. Până la sfârşit, am abandonat încercările de a o aduce să navigheze cu vânt strâns şi când s-a abătut încă o dată sub vânt, am lăsat-o în voia ei, profitând de viteză şi de linişte.

Ca să-mi mai compensez toate aceste necazuri, mi-am oferit unul dintre cele mai plăcute dejunuri din timpul călătoriei. Iată meniul:



De la Capul Horn la Plymouth un căţel de usturoi, cu o bucată de brânză Gruyère şi un pahar de bere Whitbread; o conservă cu mazăre australiană, o cutie cu peşte conservat (somon), trei cartofi copţi în coatia lor, cu unt şi o cutie cu compot de pere.

În timpul dejunului sute de prioni planau roată în jurul navei, iar când am golit găleata de resturi, care mai de care s-a repezit, doar s-o alege cu ceva.

Noaptea a fost ceaţă deasă, prin care abia se străvedea luna, dar dimineaţa vremea a fost admirabilă; cerul era de un albastru limpede, cu nori rari, marea, plată ca untdelemnul, strălucind la soare, iar orizontul clar. De multă vreme nu mai avusesem parte de vreme atât de frumoasă. Am profitat pentru a verifica oglinda sextantului care se deteriora repede din cauza umezelii sărate provocată de apa de mare. De asemenea, am profitat de stabilirea navei pentru a verifica compasul de drum, folosind azimutul soarelui. Nori cirrus în şuviţe (înalţi, în straturi subţiri) anunţau – după câte se spune – un vânt puternic.

După amiază am întâlnit un vânt dinspre nord-est de tăria 6. Marea a început să se agite, valurile loveau cu violenţă coca navei; în cabină, un borcan cu cafea a sărit în sus, apoi a aterizat pe maşina de gătit spărgându-se; nu am observat imediat din cauza haosului de zgomote, şi pulberea de cafea a murdărit îngrozitor totul. Vântul şi valurile se luau la întrecere; am coborât velele una după alta, rămânând ridicate doar focul şi velastraiul de furtună. Ca să mai scap de loviturile valurilor, la ora 17 am pus capul la vest – nord-vest, cu vânt travers. Dar condiţiile s-au înrăutăţit continuu şi la 22 h 20 am apreciat că era cazul să cruţ nava, aşa că am întors-o cu vânt din pupă şi am lăsat-o să alerge cu murele la tribord. Un acces de rău de mare m-a convins să iau această hotărâre; era descurajant să mă văd întorcându-mă înapoi, spre Capul Horn, cu 6 noduri. Speram că furtuna din nord-est va vira sore sud şi mă va readuce la capul convenabil; aşa se întâmplă, de obicei, în Pacificul de sud când treceam prin mici zone de depresiune.

Am dormit agitat o oră şi jumătate după care, spre

mirarea mea, am constatat că vântul virase spre nord, *în loc* să se schimbe, cum sperasem! Capul anterior spre sud-vest nu era convenabil, dar direcţia sud-sud-vest, în care mergeam acum, era total intolerabilă. M-am îmbrăcat de grabă, am făcut volta pentru a schimba capul la sud-est şi am menţinut acest cap în condiţii din ce în ce mai bune, pe măsură ce vântul spre nord-vest vira în acelaşi sens; dimineaţa, compasul mi-a arătat că aveam capul spre est-nord-est. Apoi am putut ridica încă ceva velatură, dar nava suferea încă destul. Am terminat ridicarea velelor, bucuros că scăpasem cu veşmintele uscate, şi încercam să orientez coşul sobei Aladin din cabină ca să evacueze fumul spre exterior; în acest scop am întins cât am putut braţul peste tambuchi, fără impermeabil, când un val m-a lovit zdravăn drept în ceafă. De două ori la rând „Gipsy Moth" a căzut de pe creasta unui val venind travers şi a amerizat cu o izbitură teribilă.

În dimineaţa următoare (30 martie) mă simţeam slăbit, la fel ca la pornirea în călătorie. Am crezut că era în legătură cu furtuna, cu mişcările violente ale navei şi cu încordarea nervoasă provocată de faptul că stătusem prea multă vreme închis în cabină, culcat; mai târziu m-am gândit însă că, pesemne, cauza era fumul de la sobă respins de furtună, în cabină.

Afară vremea era oribilă. Sperasem să scap de zona „Roaring Forties", dar parcă eram ţintuit acolo, cu toate că limita ei era doar la 111 mile spre nord. În acea joi, la ora 9, eram în acelaşi loc prin care trecusem în ajun, la amiază. Cele 111 mile parcurse figurau pe hartă sub forma unei bucle închise. Mi l-am închipuit pe Slocum fugind înaintea unei furtuni, timp de trei zile, în largul Ţării de Foc; în trei zile aş fi putut parcurge jumătate de cale întoarsă spre Capul Horn.

Poate că „Roaring Forties" a vrut să-mi spună un sinistru rămas bun, cu o hulă intermitentă, confuză, venită

din nord-vest şi cu valuri deferíante pe creasta ei. La intervale regulate valul deferlant de pe creasta hulei prindea, parcă, în gheare, nava şi o arunca în depresiunea următoare cu un şoc teribil. Mă aflam o dată pe punte când a survenit o asemenea hulă şi, înainte de a cădea în depresiune, mi s-a părut că nava a stat câtva timp suspendată în aer. Când masa de apă izbea nava, jos în cabină toate obiectele făceau un vacarm şi un tărăboi atât de îngrozitor, că era de mirare cum de rezista carena la un astfel de tratament.

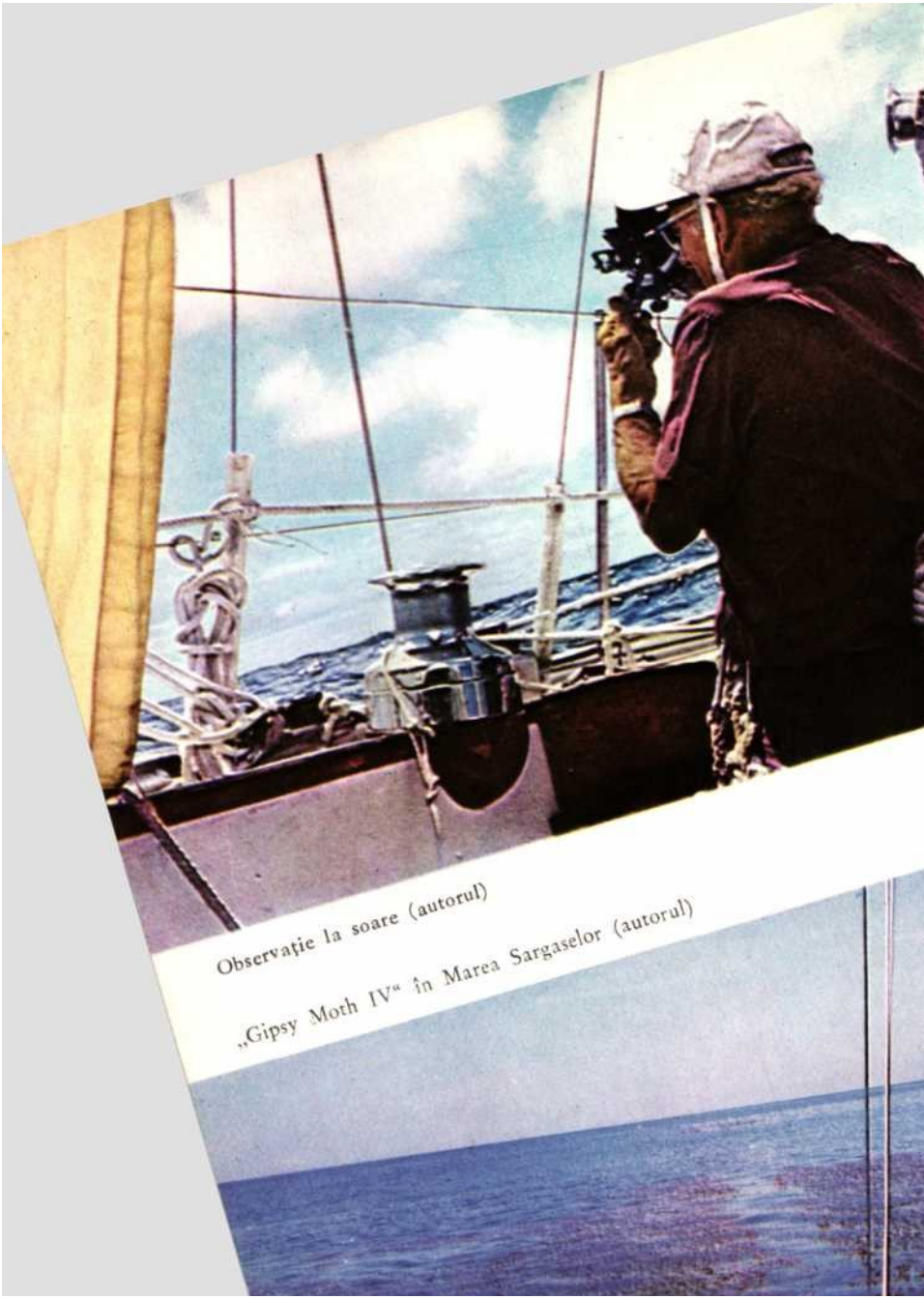
La 30 martie am înregistrat cel mai scurt parcurs zilnic, de la amiază la amiază: 152 mile.

În seara zilei am căzut din nou, lovindu-mă rău. Stam pe punte, în vânt şi, din cauza înclinării navei, mă aflam deasupra liniei de plutire. Mă ridicasem pe vârful picioarelor ca să leg de straiul din pupă firul de coborâre a antenei, la ieşirea din ghereta cabinei, când



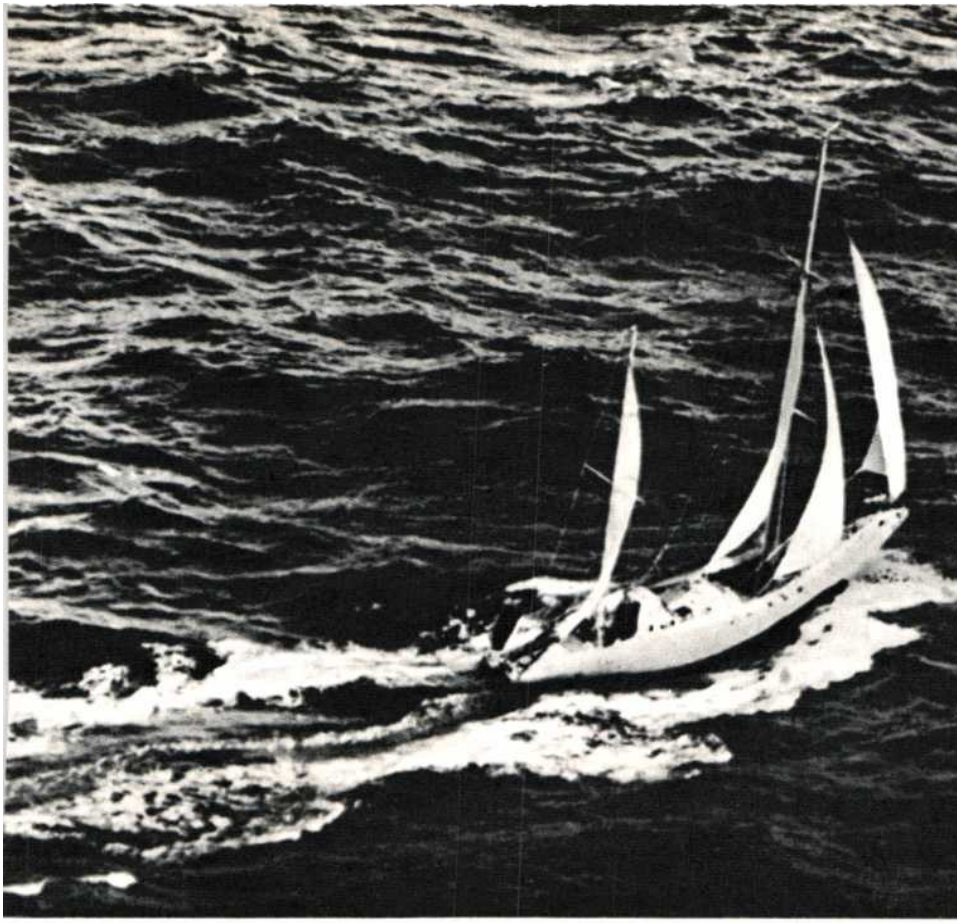


Apus de soare în Australia („Sunday Times”)
Probe după reparaţie, la Sydney („Sunday Times



Observație la soare (autorul)

„Gipsy Moth IV" în Marea Sargaselor (autorul)



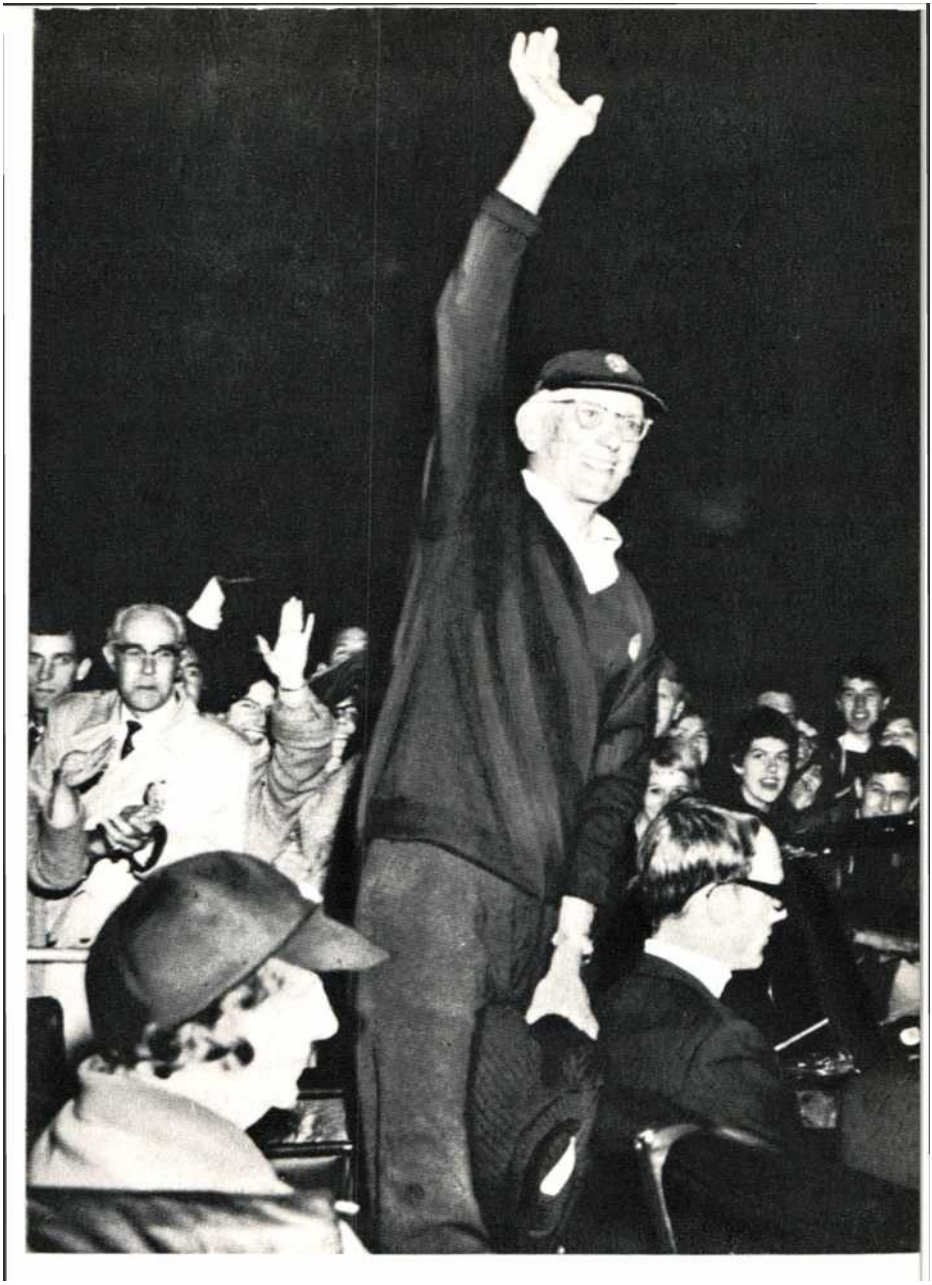
În Canalul Mânecii «Gipsy Moth IV» a fost reperată de un avion «Shackleton* al Forţelor Aeriene Britanice (*Agenţia Press Associ*ation *Photos*)



Escorta lui «Gipsy Moth IV» la intrarea în portul Plymouth (Agenţia *Associated Press*)

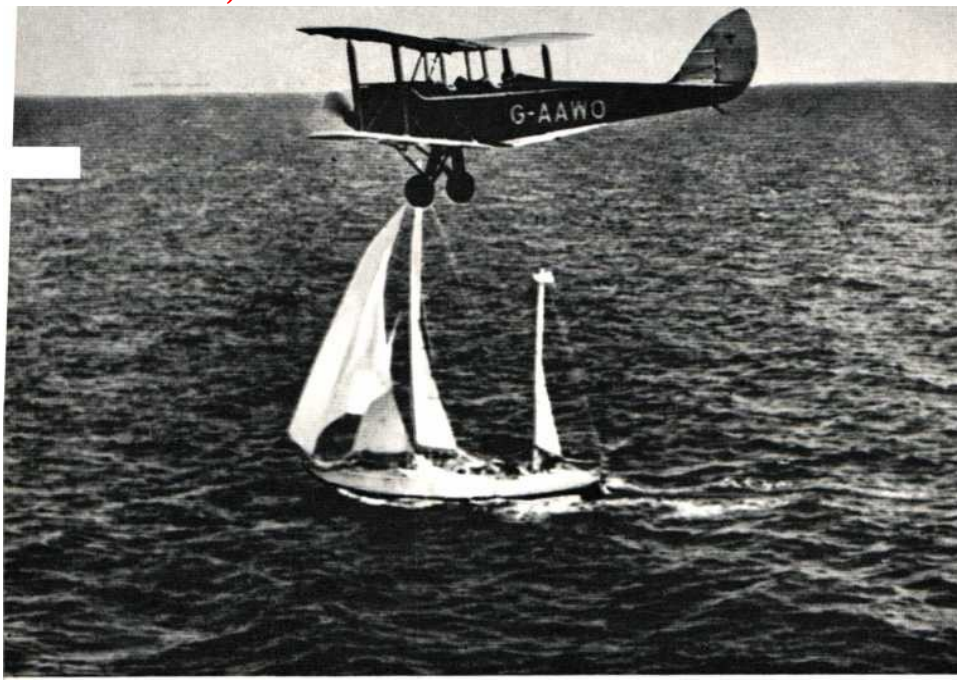
Bun sosit la Plymouth (*Bryan Warton,* de la «The Sunday Times»)





Aclamaţii pe străzile Plymouth-ului (Agenţia *United*

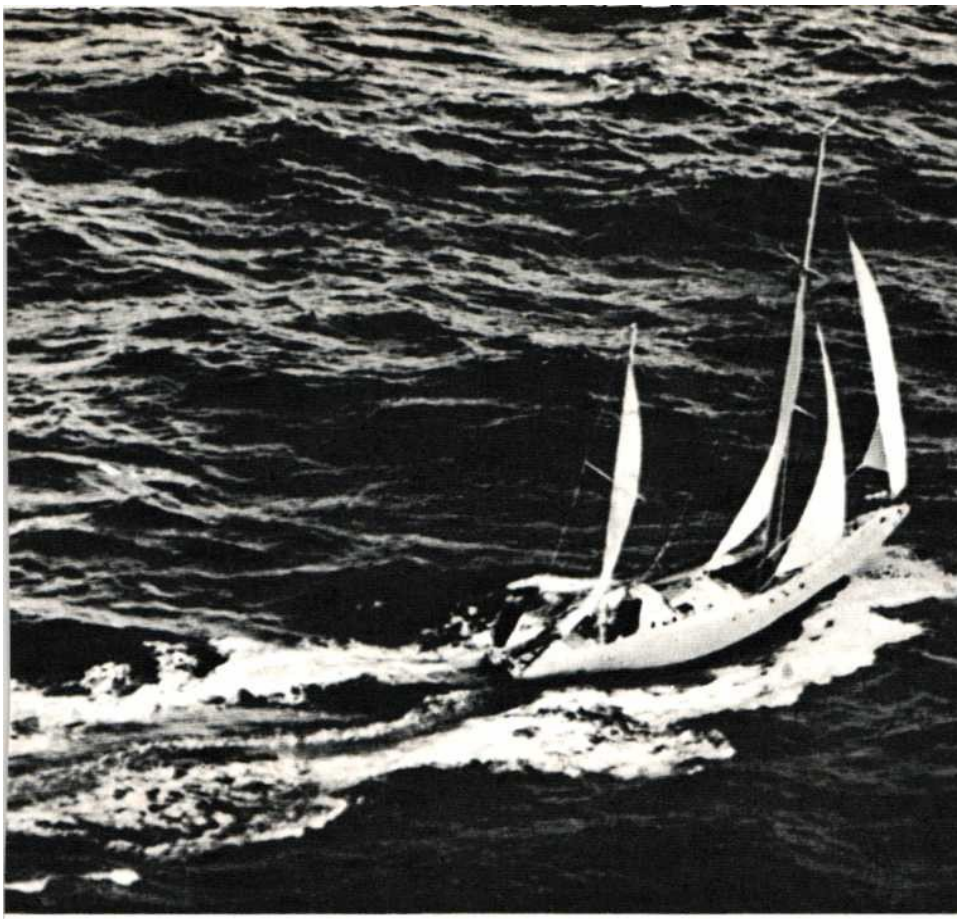
Press International)



m

Un avion tip «Gipsv Moth», acelaşi model ca cel cu care în 1929 – 1930 am evoluat în al doilea zbor solitar Anglia-Australia, escortează ambarcaţia «Gipsy Moth IV» de la Plymouth la Londra *fi. S. Dozvnes*)



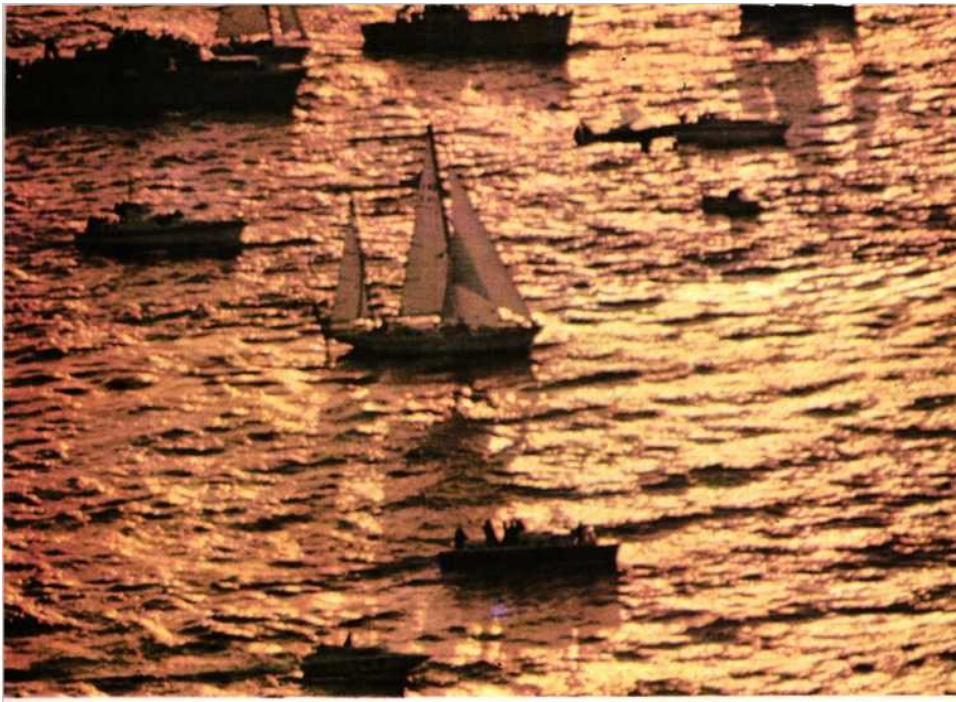


În Canalul Mânecii «Gipsy Moth IV» a fost reperată de un avion «Shackleton* al Forţelor Aeriene Britanice (*Agenţia Press Associ*ation *Photos*)

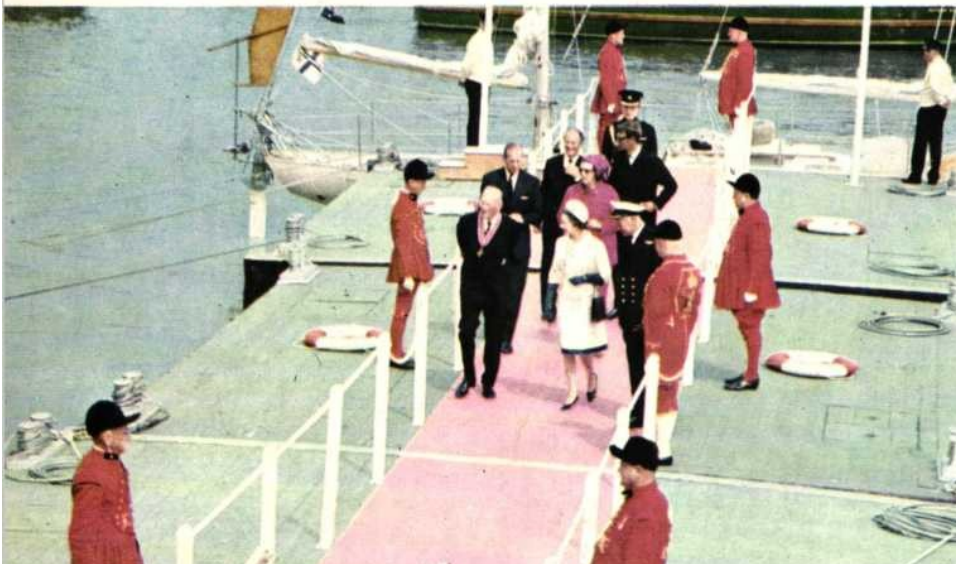


Apus de soare în Australia („Sunday Times”)
Probe după reparaţie, la Svdney („Sunday Times”)





Rieder, „Life", 1967)



Sosirea la Plymouth, 28 mai 1967 (*John* Ceremonie la Greenwich (B.I.P.P.A.)

O rafală bruscă de vânt m-a lovit atât de violent, încât nu m-am putut ţine agăţat cu mâna de strai şi am fost aruncat grămadă în fundul cocpitului, tocmai la celălalt perete. Am rămas nemişcat, jos, întrebându-mă dacă nu cumva îmi rupsesem piciorul. Cu timpul mi-am revenit şi încet, m-am redresat. Spre marea mea mirare şi uşurare părea că nu-mi rupsesem nimic; am scăpat ca prin minune fără nicio fractură.

Când mi-am revenit în fire, am continuat reparaţia la antena de radio, dar tot nu am reuşit să obţin o legătură bună cu Bueno* Aires. Când am terminat convorbirea prin radio, am constatat că „Gipsy Moth" se abătuse cu 40° de la drum; cauza era ruperea transmisiei de la babord a echei, transmisie confecţionată din terilenă împletită, groasă de 1 1/4 inches. Am legat cele două capete, bucuros că nu se întâmplase ceva mai grav. (La Sydney, înainte de modificarea chilei se estimase că sarcina pe aceste transmisii ajungea până la 4 t).

„Gipsy Moth" naviga acum cu vânt mare, larg şi speram să dorm liniştit. Mă dureau coastele şi glezna din cauza căzăturii şi mă simţeam teribil de extenuat. Am notat în jurnalul de bord: „Am să mă agit mai puţin până îmi voi reveni în formă, după furtună şi cele întâmplate. Cel mai important lucru este să-mi ating ţinta; a naviga repede este mai puţin important, dar, evident, de dorit".

Cât de repede se schimbă lucrurile pe mare, în bine, ca şi în rău! 31 martie a început cu o dimineaţă admirabilă, cu soare şi mare strălucitoare, plină de marsuini1 jucăuşi. Era destul de cald. Mi-am scos indispensabilii de lână şi tot îmi era cald când lucram la vele. Dimineaţa, la sculare, am trăit clipe de fericire şi uşurare constatând că dispăruseră toate durerile de pe urma căzăturii. În timpul nopţii mai avusesem oarecare dureri la mişcările toracelui şi ale

gleznei; mă temusem chiar de o anchilozare. După amiază am fost în stare să stau pe puntea provă ca să repar o cusătură desfăcută la velastriul trinchet.

În seara aceea, am ieşit, în sfârşit, din zona „Roaring Forties”. De această parte a Americii de Sud zona „Roaring Forties” nu mugeşte ca de cealaltă parte; am socotit un mare eveniment faptul că am scăpat de ea. Navigasem în această zonă, sau în vecinătatea ei, aproape de jur-împrejurul globului, căci în punctul unde

1 Phocaena phocaena, specie de mamifer cetaceu, asemănător delfin ului; ajunge până la 1, 8 m lungime şi 80 kg greutate; trăieşte în Atlantic, Marea Neagră şi Marea de Azov. – *N. T.*

15 – Cu „Gipsy Moth” în jurul lumii o atinsesem prima data mă aflam numai la 2 400 mile distanţă de Africa de Sud. Ca să fiu sincer, cred că cine se aventurează cu un iaht în zona „Roaring Forties” face o mare prostie; era un lucru pe care-l ştiam chiar înainte de plecarea în călătorie. Consideram însă că o astfel de călătorie era una dintre cele mai interesante experienţe care se pot întreprinde într-o viaţă şi aş fi regretat toată viaţa dacă n-o încercam. Am sărbătorit evenimentul cu şampanie Veuve Cliquot, dar n-am băut cu prea multă plăcere de unul singur.

Începând din acel moment, toate s-au schimbat, ca şi cum a patruzecea paralelă ar fi fost o graniţă vrăjită. Am şi uitat că am avut nevoie vreodată să încălzesc în cabină şi am scos la iveală hainele subţiri. Noaptea era minunată, cu cer senin; stelele străluceau atât de puternic încât jumătate din ele păreau a fi adevărate planete. Deşi luna era numai la jumătate, la lumina ei am putut citi compasul de drum. (Tot mai aveam impresia că stelele sunt situate invers, obişnuit fiind să le privesc ca în emisfera nordică).

Odată cu schimbarea climatului, toate se transformau. Am zărit la capătul pupei un fel de panglică transparentă, irizată, reflectând lumina; era un peşte lung

de 7 inches, primul peşte zburător pe care-l întâlneam în Atlanticul de Sud. Am coborât în cabină să caut o bucată de pânză în care să-i prind; când m-am întors, dispăruse.

Mă aflam în zona, lată de 1 200 mile, bântuită de vânturi variabile, cuprinsă între zona cu vânturi dominante din vest, din sudul celei de-a patruzecea paralelă şi zona alizeelor de nord-est, care se află la nord de paralela de 20°. Vântul varia nu numai în ceea ce privet se direcţia, dar şi ca viteză, obligându-mă să tot ridic şi să cobor velele. Pentru fiecare situaţie a vântului „Gipsy Moth" necesita o anumită suprafaţă velică, nici mai mare, nici mai mică, şi diferite alternanţe se vele pentru fiecare tărie şi direcţie a vântului; era o muncă extenuantă. La 7 aprilie mă aflam la jumătatea zonei de variaţie a vânturilor, ceea ce mi-a dat mult de furcă. Timp de trei zile am înfruntat o furtună potrivnică şi de două ori am fost obligat să mă îndrept spre sud, sau sud-vest, din cauza violenţei mării. Într-o zi am trecut peste paralela de 30° şi în ziua următoare am constatat că din nou mă aflam la sud de ea. Între furtuni, vântul nu înceta niciun moment de a vira şi m-am spetit aranjând şi schimbând velele. Se porneau şi grenuri cu ploaie, unele întovărăşite de vârtejuri violente de furtună lovind nava în plin şi plecând velele aproape de suprafaţa apei, înainte ca eu să fi ajuns să sar din cuşetă. Am amenajat un dispozitiv care, în caz de urgenţă, îmi dădea posibilitatea să pun nava să navigheze cu vânt din pupă.

La un moment dat am avut impresia că navigam printr-o aglomeraţie de mici cicloane. Direcţia vântului făcea turul rozei compasului, de la sud, prin est, la nord-vest. De obicei vântul sărea de la nord-vest la sud şi dacă mă aflam în acel moment în cabină, se mascau toate velele înainte de a fi ajuns în cocpit; aceasta mă obliga să fac o penibilă voltă cu vânt din pupă pentru ca velele să primească din nou vântul din partea cea bună. O serie de

grenuri au deversat o cantitate formidabilă de apă de parcă se desfăcuseră baierele cerului. Am instalat dispozitivul pentru colectarea apei de ploaie tocmai la timp, căci în rezervorul de 40 galoane nu mai erau decât 4. Apa a curs atât de repede în rezervor încât nici n-am observat că s-a umplut; cred că ploaia era în stare să umple întreaga navă! Prima apă colectată pe velă avea gust sălciu, dar nu m-am îndurat s-o arunc; mi-am spălat cu ea patru cămăşi şi două pijamale, deşi nu vedeam cum am să reuşesc să le usuc.

La 7 aprilie, la miezul nopţii m-am pomenit navigând înapoi spre Capul Horn, cu 8 noduri. Nu puteam întreprinde nimic, căci era periculos să încerc să pun nava cu vânt travers. M-am resemnat şi am hotărât să mă culc, sperând că lucrurile se vor îndrepta până mă voi trezi. A doua zi dimineaţa vântul sufla încă cu tăria 7 – 8, dar pe cerul înnourat se iveau, ici-colo, părţi senine şi mi-am spus că în curând vremea se va îmbunătăţi. Se făcuse surprinzător de cald; în timpul micului dejun am fost tentat să-mi scot cămaşa. Apa era şi ea călduţă; eram bucuros că terminasem cu frigul. Notam în jurnal: „La urma urmei, situaţia nu este prea rea. Mă cam răsfăţ lamentându-mă că nu navighez destul de repede”.

Pe la miezul nopţii următoare (8 aprilie) am ieşit în cocpit ca să reglez echea, în pielea goală, fără impermeabil. Cu tot vântul, nu mi s-a părut de loc frig, dovadă cât de caldă era vremea. Mai târziu, în aceeaşi dimineaţă, am ieşit pe punte să caut vreun peşte zburător ca să-i prepar pentru micul dejun; uitasem că valurile enorme spălaseră puntea. Pe deasupra navei zbura în rotogoale o drăgălaşă pasăre tropicală, albă ca zăpada, cu coadă lungă, dintr-o singură pană.

În aceeaşi zi mi-am pregătit „straturile” pentru a cultiva salată. Era o cultură foarte preţioasă, căci obţineam legumă proaspătă, dar trebuia să semăn mereu noi culturi.

La început, cultura o făceam pe flanelă, dar am constatat că mai potrivită era hârtia moale; descoperirea era interesantă, căci smulgerea vechilor rădăcini din flanelă, ca s-o refolosesc, era o operaţie destul de plicticoasă.

Apoi am scos apa din postul provă; neputând să dorm, am făcut această operaţie la miezul nopţii de 8 – 9 aprilie. Peretele etan> al postului provă era un element de siguranţă dar în acelaşi timp, din cauza lui se păstrau acolo toate infiltraţiile de apă pătrunse şi numai prin sifonare reuşeam să le evacuez. Am introdus în post o ţeavă lungă cam de 8 picioare, am îndoit-o şi am fost obligat să stau cu capul culcat pe podeaua cabinei ca să aspir prin capătul ţevii, până când a început să vină apă. Dar cum încetam aspiraţia se oprea şi apa. M-am străduit timp de o oră, fără succes. Am ajuns la concluzia că ţeava era înfundată sau că avea vreo spărtură; am înlocuit-o cu o ţeavă nouă şi de la prima încercare a mers admirabil. Am fost bucuros văzându-mă scăpat de cantitatea mare de apă aflată în postul provă. Eforturile de la miezul nopţii mi-au fost răsplătite cu doi peşti zburători, tocmai buni de pregătit pentru micul dejun.

11 aprilie era ziua de naştere a Sheilei; în ultima legătură-radio cu Buenos Aires aranjasem, pentru această ocazie, să obţin o legătură directa cu postul Londra G.C.N4, cu speranţa că pot transmite un mesaj Sheilei. În linie ortodromică, Londra se afla la 4 700 mile distanţă, considerabilă pentru emiţătorul meu Marconi-Kestrel de 75 W; am reuşit totuşi să-i aud perfect pe operatorul de la Londra şi i-am transmis mesajul. Am primit şi de la Sheila un mesaj în care spunea că de ziua ei se gândea la mine şi că în seara aceea, împreună cu Giles erau invitaţi la Edward şi Belinda Montagu, care îşi serbau şi ei aniversarea căsătoriei. Foarte fericit că am stabilit legătura-radio cu Londra, am notat în jurnal: „Este meritul telecomunicaţiilor britanice şi al firmei Marconi”. Aş fi vrut

să transmit un mesaj mai lung, dar în mijlocul operaţiei „Gipsy Moth” a ajuns cu velele mascate şi cum în asemenea condiţii nu vreau să las cârma automată cuplata la eche, am încheiat convorbirea pentru a ieşi pe punte.

Ziua de naştere a Sheilei a mai fost marcată şi printr-un alt eveniment: la 21 h 45 am încheiat înconjurul lumii, trecând prin acelaşi punct din prima parte a călătoriei. Evenimentul era emoţionant, căci în 1931 mai încercasem o dată înconjurul lumii în hidroavion şi eşuasem. În prima parte a actualei mele călătorii am trecut prin acest punct de încrucişare la 3 octombrie trecut, 8 h 14, realizând deci înconjurul complet al lumii în 190 zile, 13 ore şi 30 de minute, sau şase luni, opt zile, 13 ore şi 30 de minute. Aceasta însemna doar cu cinci zile mai mult decât jumătatea duratei de timp în care Vito Dumas obţinuse anteriorul record de durată al înconjurului solitar al lumii, realizat de el într-un an şi şapte zile; bineînţeles, atât realizarea lui Vito Dumas, cât şi a mea includeau timpul de şedere în porturi. La rândul lui, recordul lui Vito Dumas reprezenta jumătate din recordul de durată realizat anterior de vreun navigator solitar în jurul lumii. Sunt deci îndreptăţit să fiu mândru de înjumătăţirea recordului, realată de mine[47].

---

47 Se cuvine însă sa recunosc că faţă de Vito Dumas am avut un mare avantaj, fiind echipat cu cîrma automată. Cînd dispozitivul meu automat s-a avariat, viteza realizată în vînt a scăzut : în ultimele 2 758 mile spre Sydney, parcurse fără cîrmă a'utomată, am realizat o medie zilnică de 102 mile, în comparaţie cu 142 mile pe zi realizate anterior. Nava lui Vito Dumas, „Legh IIa, era mult mai mică decît „Gipsy Moth IV“, fapt ce nu constituie un avantaj pentru mine, căci dacă nava lui era ¡prea mică, a mea era prea mare. Este sigur că „Gipsy Moth“ şi eu personal am fost mai bine echipaţi; pe de altă parte, sînt, probabil, unii, care consideră că Vito a avut asupra mea avantajul de a fi fost mai tînăr (cum astăzi este cu un an mai tînăr deaît mine, a avut deci 42 ani cînd a înconjurat lumea) ; nu sînt însă complet convins de acest avantaj. Comparaţiile nu sînt întotdeauna juste. Trebuie să spun că-1 socotesc pe Dumas ca pe un navigator de seamă şi cartea lui Alone

Această zonă a calmului tropical este oribilă! Jurnalul meu de bord este plin cu observaţii desperate:

„Poţi să înnebuneşti uşor în aceste «Horses Latitudes». Îndată ce cobor în cabină pentru a nota în jurnal o schimbare de vele, vântul a şi abătut nava de la drum, de exemplu, cu 60° şi trebuie s-o iau iarăşi de la capăt.

Oare un geniu rău al acestor «Horses Latitudes» şi-a pus în cap să nu mă lase să dorm? Abia mă întind în cuşetă şi încerc să dorm, că se şi întâmplă ceva care îmi reclamă prezenţa. Iată, chiar acum velele s-au mascat din nou; cum dracu' reuşeşte nava să ajungă în această situaţie?

Mi-ar trebui un creier de cauciuc. Când nava este cu murele la babord, indicatorul instalat în cocpit pentru a-mi semnala direcţia vântului arată o diferenţă de 20° faţă de cel instalat în cabină, deasupra cuşetei de veghe".

Aproape pe toată durata unui parcurs de 1.000 mile m-am străduit să înfrunt vântul, nerăbdător să ajung în zona alizeului de sud-est. Eram însă bucuros că puteam sta pe punte la provă, sub bătaia razelor soarelui şi a stropilor de apă aduşi de vânturi; m-am pomenit chiar fredonând o melodie! Când coboram de pe punte în cabină, aveam impresia că intru în cuptor.

După Hărţile pilot S.U.A., la 12 aprilie mă aflam la 300 mile sud de limita zonei alizeului de sud-est. Dar harta Amiralităţii britanice (nr. 2202 A) era mai optimistă, indicând limita sudică a aceluiaşi alizeu la numai 60 mile nord de poziţia în care mă aflam. Mi-am spus: „În orice caz, nu mai este mult până acolo", şi mi-am oferit un păhărel. Simţeam, în sfârşit, o mare satisfacţie că mă îndreptam spre nord, dar condiţiile erau încă destul de grele. La o înclinare de 30° nava era izbită de valuri şi

---

through the Roaring Forties (Străbătînd solitar zona „Roaring Forties") o citesc şi astăzi cu tot atît interes ca înainte de plecarea mea în călătorie cu „Gipsy Moth IV". – N. A.

zgâlţâită îngrozitor şi îndată ce înclinarea 9 porea ceva mai mult, „Gipsy Moth” venea cu cârma sub vânt, galopa cu 8 noduri, intrând sub vânt cu 40°. Întotdeauna când se întâmplă astfel pierdeam mult timp ca să readuc nava la cap şi deseori eram obligat să reiau întreaga bătălie a reglării velelor.

Noaptea de 12 aprilie a fost admirabilă. Venus strălucea deasupra secerii Lunii. Cerul era plin de stele. Cele mai strălucitoare trasau dâre de lumină reflectate pe suprafaţa netedă a mării; niciodată nu mai văzusem asemenea revărsare de lumină; credeam că doar planetele puteau să realizeze acest efect strălucitor. Mai târziu, delectare suplimentară, vântul s-a inversat suficient ca să-mi permită să abat cu 10°; alura navei devenise mult mai plăcută, dar întotdeauna m-am temut ca nu cumva cu această abatere „Gipsy Moth” să ajungă la 40°.

13 aprilie a fost o zi mare: m-am tuns şi m-am bărbierit (este sigur că talentele mele în materie nu I-ar impresiona pe frizerul meu londonez). Din nou mă aflam în calm, dar după Amiralitatea britanică trecusem de limita medie sudică a alizeului de sud-est şi aşteptam cu nerăbdare să înceapă, într-adevăr, acest alizeu. În afară de lipsa vântului, condiţiile erau splendide. În zori, mă bucuram de raza caldă de soare ce-mi cădea pe faţă, trezindu-mă, iar noaptea nu mai eram nevoit să îmbrac veşminte groase când ieşeam pe punte ca să schimb velele; ieşeam numai în pantofi, cu şapcă şi centură de siguranţă. Am profitat de condiţiile prielnice de navigaţie pentru a mai verifica proviziile şi a curăţa mucegaiurile.

În acea noapte, la 21 h 15, notam în jurnalul de bord:

„Cred că am ajuns în zona alizeului. Am executat volta şi pe suprafaţa apei, lucie ca sticla, se văd mişcându-se un fel de bule. Navighez cu vânt din sud-est! Lochul a început şi el să înregistreze, aşadar am pornit-o! Evenimentul merită a fi sărbătorit, de exemplu, cu o sticlă

de şampanie australiană; numai de ar continua aşa!”

Din nefericire, la amiaza următoare eram obligat să notez: „Alizeul de sud-est, de care m-am bucurat atât, s-a şi terminat. Azi dimineaţă am navigat mai mult cu vânt din nord-vest sau din vest”. Tot azi dimineaţă am avut un vizitator: un rechin lung de 6 picioare a înotat în jur, aproape de navă. Avea înotătoarele laterale foarte dezvoltate, poate a fost un câine-de-mare[48]. Era atât de cald încât am făcut un duş pe punte cu câteva găleţi cu apă. Mi-a dat multă bătaie de cap reparaţia luminii compasului de drum; conexiunile şi fişele erau corodate în mai multe locuri. Este surprinzător că fabricanţii respectivi nu au utilizat fitinguri rezistente la acţiunea corozivă a apei de mare; asemenea ritinguri sunt obiecte mai simple decât un aparat de fotografiat şi filmat sub apă, care a fost fabricat cu rezultate excelente.

„Gipsy Moth” este pornită să-mi facă în ciudă; de fiecare dată când o las cât de puţin de capul ei, o apucă imediat spre *vest*; dacă nu reuşea lăsându-se dusă de vânt, o făcea intrând în vânt. Se comporta ca un căţel zburdalnic care o ia razna îndată ce îl scapi din ochi.

Am renunţat să repar lumina compasului de drum. Nu am nici electrozi pentru sudură, nici lampă de lipit şi din cauza salturilor navei nu pot fixa firul la dulia lămpii. Am hotărât că este mai practic ca de câte ori am nevoie să atârn o lampă portativă deasupra compasului.

La 15 aprilie, după numeroase false alarme, s-ar părea că, în sfârşit, am intrat în zona alizeului. În noaptea aceea am revăzut cu emoţie Ursa Mare, pentru prima dată de când navighez spre casă.

A doua zi „Gipsy Motha depăşea a 10.000-a milă parcursă de la plecarea din Sydney. Am notat în jurnal:

„Ar trebui să fiu mândru ca un cocoş, şi când colo mă simt cam dezamăgit, îngrijorat şi nostalgic. Mai am de

48 Acanthias vulgaris, rechin de talie mică. – N. T.

parcurs încă 5 200 mile (de fapt 5.500, dar nu ştiam încă), deci până acum am făcut numai două treimi din călătoria de întoarcere. Pe o asemenea distanţă, cât mai am de parcurs, multe necazuri se mai pot ivi. Mi se pare că am plecat de acasă de multă vreme şi că mai am cale lungă până să ajung înapoi; acest simţământ este desigur o slăbiciune. Între timp, navigaţia este o adevărată plăcere: drept din faţă, secera lunii mă priveşte prin fereastra cabinei".

La 18 aprilie am notat:

„Mă simt cuprins de o lene teribilă, dar mă bucur că navighez în condiţii bune, că mă odihnesc şi că am perioade de răgaz. Este o adevărată fericire să poţi sta în cocpit, la soare, sub adierea unei brize calde, să priveşti marea, cerul şi velele, să meditezi! Am încă multe treburi care-şi aşteaptă rândul, dar n-am chef de nimic şi acţionez numai atunci când sunt absolut obligat. Pătrarul lunii mă supraveghează prin luminatorul cabinei. Păcat că în trei zile am şi parcurs jumătate din zona alizeului; m-aş împăca grozav, chiar paisprezece zile, cu acest gen de viaţă. Azi am consumat două lotun cultivate de frunze tinere de soia pentru a prepara o salată, iar restul l-am fiert; cultura ajunsese la 6 inches înălţime. Din nefericire, pe cele fierte nu le-am putut mânca, fiind prea tari".

Probabil că mi-a fost ruşine de lenea pe care o consemnasem în jurnal, pentru că trei ore mai târziu adăugam în jurnal:

„De când am scris ultimul pasaj am reparat obturatorul aparatului de fotografiat, care nu mai funcţiona; am deblocat pompa de apă dulce, înţepenită; am umplut cinci sticle cu petrol lampant; am umplut cu alcool recipientul primusului, dintr-un nou bidon; am pregătit un grafic pentru corecţiile cronometrului şi ceasornicului; am reglat de trei ori velele pentru situaţia de calm în care mă aflu şi mi-am oferit două foarte bine venite ginuri roz".

În dimineaţa următoare am avut parte de un minunat mic dejun compus din patru feluri: marea mi-a oferit un peşte zburător, la care am adăugat un grepfurt, cartofi prăjiţi cu ouă jumări şi trei felii de pâine integrala cu miere şi marmelada. Ziua a corespuns cu ceea ce consider ca ideală pentru navigaţie. Nu m-am îndurat să părăsesc cocpitul; puteam sta acolo ore întregi, gândind la cele trecute şi la cele viitoare, în timp ce atmosfera caldă îmi scălda trupul iar soarele mă înviora. „Gipsv Moth" naviga cu o viteză destul de bună, aproape fără să-mi dea bătaie de cap. Era foarte cald sub soarele de amiază, dar câteva găleţi cu apă de mare m-au răcorit admirabil. După amiază am făcut ordine în lăzile cu fructe şi legume. Am fost plăcut surprins de cât de puţine se stricaseră: doar câte o bucată sau două din fiecare provizie de fructe. N-a putrezit decât un singur cartof, dar, ce miros şi câtă murdărie a făcut! M-am mirat că nu i-a stricat şi pe ceilalţi; erau cartofi australieni, de calitate excelentă, cum nu se mai găsesc astăzi în Anglia.

În acea după amiază, umblând cu picioarele goale, mi-a intrat în călcâi un ciob de sticlă. Era încă o urmare a şavirării navei în Marea Tasmaniei; probabil că a stat prins pe undeva şi abia atunci a căzut pe podeaua cabinei. Găseam mereu bucăţi de sticlă, în cele mai neaşteptate locuri.

La 21 aprilie am ieşit din zona alizeului de sud-est şi am intrat în zona calmului ecuatorial. Eram prins într-un curent mergând spre vest cu viteze între 1/2 şi 2 noduri. Acest curent este despicat în două de ieşindul nord-estic al coastei Americii de Sud: jumătate coboară de-a lungul coastei, spre Buenos Aires, iar cealaltă jumătate o ia în sus, spre Antile.

Am fost dezamăgit că n-am avut parte decât de cinci zile de navigaţie bună sub alizeul de sud-est, dar în acest timp „Gipsy Moth" a realizat 818 mile, adică o medie

zilnică de 163 1/2 mile. Seara am ascultat din nou muzică înregistrată de Giles. Ascultam muzică pentru prima dată în această parte a călătoriei; ultima oară ascultasem când am ajuns în zona „Roaring Forties” călătorind spre Sydnev dar pentru că m-am întristat n-am mai ascultat muzică de loc. Acum, în drum spre casă, e altceva.

În a doua zi de calm ecuatorial, performanţa zilnică a fost doar de 83 mile; în mă: oritatea timpului – de două zile – nava abia se târa. Două medii zilnice mizerabile mi-au spulberat iluziile unei săptămâni de realizări interesante; sperasem să parcurg 1 150 mile, dar am realizat doar 1 004 mile.

Duminică 23 aprilie am vrut să coc pâine, dar s-a ivit în faţă un monstruos nor albastru-negru, promiţător de gren cu ploaie; am aşteptat deci să văd ce va deveni monstrul. A trecut de la nord spre nord-vest, apoi spre vest, apoi spre sud şi de acolo s-a dezlănţuit asupra mea. Tocmai când am pus aluatul la dospit, a început şi ploaia. Grenul a ocolit nava trecând spre vest, apoi s-a îndreptat iar spre sud şi când am socotit că scăpasem am băgat pâinea în cuptor. Grenul s-a îndreptat imediat spre nord năvălind asupra navei ca pisica asupra şoarecelui. Grenul a adus cu el vântul iar cerul părea că s-a golit de toată apa conţinută. Am fost obligat să închid bocaportul şi tambuchiul ca să evit o inundaţie. Din cauza primusului încins, în cabină căldura devenise îngrozitoare. În cea mai rece parte a cabinei erau 87CF (peste 30°C). Cel puţin m-am ales cu pâinea coaptă.

16

În zona alizeelor şi a calmului ecuatorial

Am trecut ecuatorul luni, 24 aprilie de dimineaţă, la 3 h 30, prea devreme ca să sărbătoresc evenimentul. Începea zona calmului ecuatorial, cu lungi perioade liniştite, cu vânturi slabe din toate părţile, intercalate cu averse puternice.

La amiază mă aflam la 21 1/2 mile la nord de ecuator. Căldura era toridă. La fiecare oră îmi făceam duşuri cu găleţi întregi de apă. Podeaua cocpitului îmi ardea tălpile picioarelor goale; trebuia mai întâi să o răcoresc ca să pot păşi.

Am sărbătorit trecerea ecuatorului cu un pint de bere scoasă din butoiaşul de chilă, închinat în cinstea lui Neptun, tatăl zeilor; speram că-mi va purta noroc. Întotdeauna trebuie să te pui bine cu cel ce-ţi poate fi de ajutor. Pentru solemnitatea evenimentului, „bărbierul de la bordet a mai făcut o experienţă pe coafura mea.

În călătoria mea prin zona alizeului aveam mereu în faţă obsesia unui ţărm, care, de fiecare dată îmi provoca un adevărat şoc nervos, căci alt pământ mai apropiat decât Insula Fernando de Noronha situată la 350 mile spre vest şi stâncile St. Peter şi St. Paul, aflate la 200 mile spre babord, nu exista. Cred că fenomenul se datora unei vizibilităţi excepţionale şi că în realitate vedeam partea de deasupra a unor nori foarte depărtaţi, joşi, sub orizont, care imitau perfect conturul unei coaste.

Continuam să navighez încet spre nord. Fiecare milă parcursă spre nord, în calmul ecuatorial, face cât 5 mile străbătute oriunde în altă parte. Ploaia cădea la diferite intervale, sub formă de averse tropicale, cu răpăit de furtună pe acoperişul cabinei. Schimbările neîntrerupte de vânt erau foarte obositoare; am găsit în jurnal următorul paisaj scris în noaptea de 25 aprilie: „Ducă-se dracului toate, şi voi încerca să dorm!” La amiază am constatat totuşi că străbătusem 142 1/2 mile, ceea ce însemna o performanţă excepţională pentru calmul ecuatorial. Am verificat nivelul în rezervorul de 40 galoane şi am constatat că în 19 zile am consumat 20 galoane de apă dulce, aşa că am hotărât să-i umplu cât timp mă mai aflam în zona de grenuri cu ploaie.

Nu se mai vedea bine imaginea soarelui în oglinda

dezargintată a sextantului, aşa că am hotărât să folosesc micul sextant de avion pe care mi I-a dăruit Maria Blewitt[49], în 1945, după terminarea războiului. Aparatul era foarte uşor de mânuit la bordul unui mic iaht, unde este loc foarte puţin şi am fost mulţumit de el. Avea un singur neajuns: se citea greu altitudinea pe scală; cred că şi Maria a remarcat acest defect.

Îmi lipsea mult Harta pilot pentru Atlanticul de Nord, pe care am uitat s-o iau cu mine. După Hărţile Amiralităţii britanice mă şi aflam între limitele de primăvară (martie) ale zonei alizeului nord-est, dar încă la 600 mile sud de limitele de vară (august). Aşteptam cu nerăbdare alizeul.

În timpul unui gren care a venit însoţit de ploaie, am conectat ghiul la rezervorul de apă dulce nr. 2. Ploaia a fost atât de puternică, încât ghiul nu pridideа să preia toată apa, care curgea pe punte făcând mare zgomot.

De-a lungul celor 24.000 mile de navigaţie realizate până la 26 aprilie, în afară de peştii zburători am mai văzut doar un singur alt peşte. La 26 aprilie am văzut însă mii şi sute de mici toni. Făceau tot felul de sărituri în afară din apă, de la săgetări verticale, până la curbe lungi, joase. Doi s-au încrucişat în aer, îndreptându-se în direcţii opuse. Vreo douăzeci de păsări, cenuşii, cu aripi şi cozi ascuţite semănând cu porumbeii şi zburând la fel ca ei planau ţipând şi plonjau în apă la 10 picioare depărtare de navă. Apăruseră pe la ora 11 şi au stat în jurul navei vreo şase ore. Cred că „Gipsy Motha era punctul de atracţie a peştilor şi păsărilor. Se adunau parcă, toate, de-o parte şi de alta, precum şi înaintea navei încât nu mai zareai urmă de pasăre pe tot întinsul mării. Poate că toate acele vietăţi se hrăneau cu peştişorii ce mişunau în jurul lui „Gipsy

49 Maria Blewitt a condus iahturi în cursa Fastnet şi în alte curse oceanice ; este autoare de manuale de navigaţie cu vele. – N. A.
Literal, Trade Wind înseamnă „Viîntul comerţului“ ; desigur o reminiscenţă a vremurilor cînd velierele comerciale engleze foloseau acest vînt în călătoriile lor. – N. T.

Moth” crezând că şi ea este, poate, o balenă.

Eram obligat tot timpul să inventez câte ceva pentru a înlocui un dispozitiv defect sau pentru a ieşi din vreo încurcătură. Mereu se puneau mici probleme. De exemplu, citeam întotdeauna când eram la masă, dar multă vreme nu am reuşit să-mi imaginez un mijloc de a fixa revista pe masa cu suspensie cardanică din faţa scaunului. Suprafaţa mesei era de numai 12 1/2X17 1/2 inches. Deodată am avut o idee: am desfăcut paginile revistei şi am pus pe masă câte una singură, la rând. Acest aranjament mi-a dat posibilitatea să citesc cu interes şi plăcere suplimentele colorate ale ziarelor de duminică pe care le-am adunat cât timp am stat la Sydney. Apoi, trebuie să mai spun că a citi un text aşezat pe o masă cu suspensie cardanică, în continuă mişcare, este un admirabil exerciţiu pentru ochi.

Uneori am asistat la spectacole ciudate. Chiar înainte de traversarea ecuatorului mi s-a părut că „Gipsy Moth” naviga pe o suprafaţă puţin înclinată, anume, urcând în pantă. Pe moment, n-am dat atenţie acestei impresii, dar când m-am aflat la 240 mile nord de ecuator, am făcut aceeaşi observaţie. De astă dată am avut impresia că marea se ridica în pantă, în toate direcţiile, ca şi cum mă aflam în centrul unei farfurii adânci.

Navigam liniştit prin zona calmului ecuatorial, ca pe o cale rezervată doar pentru mine. La 26 aprilie seara, briza a virat la nord nord-est şi a doua zi la amiază am fost sigur că am ajuns în zona alizeului de nord-est; a început cu o briză slabă, admirabilă pentru navigaţie, cu singurul cusur că era înceată. Am pus lochul în partea de tribord a navei, căci nu mă mai aşteptam la o virare în următoarele 1 400 mile. Pare-se că bătrânul zeu Neptun a fost impresionat de omagiul adus la trecerea ecuatorului, aşa că am mai scos bere din butoiaş şi am băut iarăşi în sănătatea lui, sperând să-mi aducă mai departe noroc.

Nu aceleaşi satisfacţii le-am avut în activitatea mea

culinară. Mi-am preparat o budincă, la care pofteam de mult, dar când a fost gata, un acces de rău de mare mi-a stricat tot cheful. Apoi m-am apucat să coc pâine. A fost o nesocotinţă din partea mea să încep operaţia seara deoarece curând m-a cuprins somnul; abia mai puteam ţine ochii deschişi, dar a trebuit să păzesc pâinea blestemând, timp de o oră! Nu înţelegeam de ce aluatul rămăsese necopt în interior, la partea de jos; aşa ceva mi se întâmplă pentru prima dată. Pe deasupra, însă, pâinea era bună deşi întotdeauna îmi fusese teamă că tocmai partea de sus a cuptorului nu era suficient de caldă. Mai degrabă cred că cuptorul a fost *prea* încins şi că s-a copt mai repede coaja de jos a pâinii, întărindu-se atât de mult, încât miezul a rămas crud.

Aveam mare pofta de peşte proaspăt. La 28 aprilie am mai găsit pe punte doi peşti zburători, prinşi sub o velă strânsă pe puntea-provă. Fără îndoială, căzeau la bord mulţi peşti, dar erau luaţi de valuri. Pentru a-i reţine am instalat o bucată de plasă cu ochiuri dese de-a lungul bordului sub vânt al punţii provă; sistemul a dat rezultate. A doua zi de dimineaţă am găsit doi peşti zburători, care altfel ar fi dispărut. Nu erau mari – cam de 7 – 8 inches – tocmai buni pentru o masă. Cred că peştii zburători conţin unele substanţe importante pentru hrană, absente în peştele conservat.

La 29 aprilie am terminat ouăle (să zicem) proaspete şi am mâncat ultimul grepfrut; mi-au mai rămas doar o lămâie şi o portocală. A fost de mirare că fructele au durat atâta vreme, în condiţii atât de dificile de umezeală, de mişcări violente şi de căldură. Pe de o parte am fost bucuros că s-au terminat ouăle pentru că în ultimul timp deveneam nervos de câte ori desfăceam unul. Multe se spărseseră în şavirarea de după plecarea de la Sydney şi aproape toate aveau pete de mucegai pe coajă, din cauza umezelii persistente în dulapuri; în general însă conţinutul

era încă bun.

Am consumat şi ultimele brânzeturi. În cabină era un miros din ce în ce mai urât, pe care l-am atribuit mai întâi fructelor sau legumelor intrate în putrefacţie. La o verificare mai atentă am constatat că nu aceasta era cauza, mai ales că mirosul devenise şi mai greţos, accentuându-se de câte ori mă mişcam prin cabină. În sfârşit, am descoperit că provenea de la cinci bucăţi de brânză închise într-o cutie de material plastic; un rulou cu hârţi căzuse pe cutie, capacul se deschisese şi mirosul se împrăştiase în toată încăperea. Bucăţile de brânză nu mişunau de viermi, dar înotau într-un fel de zeamă, îngreţoşat, n-am ştiut cum să le arunc în mare. O altă bucată de brânză înfăşurată în pagini din periodicul „Illustrated London News" avea încă gust bun, dar cam mirosea, aşa că a urmat soarta celorlalte bucăţi: peste bord, spre bucuria peştilor zburători.

Era pe sfârşite şi provizia de motorină, regretam că nu am luat mai multă. Seara am vrut să instalez o lumină în greement, căci mă aflam pe ruta cargourilor ce navigau între New York şi Cape Town; pentru a economisi curent electric am instalat un felinar de vânt cu petrol lampant, fabricat la Hong Kong de o firmă americană. Când l-am fixat la straiul din pupă flacăra pâlpâia nebuneşte în vânt şi n-am crezut că va rezista aprins mai mult de 30 secunde; de fapt, vântul nu a reuşit niciodată să-i stingă.

În noaptea aceea am notat în jurnal:

„Mare eveniment! Am văzut pentru prima dată Steaua Polară. Teoretic, trebuia să fie vizibilă de când trecusem ecuatorul, dar până atunci norii şi ceaţa mă împiedicaseră s-o văd. «Gipsy Moth» tresălta tot timpul; am fost obligat să întrerup trasarea drumului pe hartă, căci nu puteam ţine nemişcate ghearele compasului".

Perioada de bună dispoziţie a fost urmată de noi necazuri produse de durerile din cotul drept; mi-era teamă

de o fisură a osului. Mi-am făcut curaj ungându-mă cu tinctură de arnică. Durerea nu mă lăsa să dorm şi am descoperit că se mai liniştea când ţineam cotul deasupra capului; din păcate însă, îndată ce adormeam braţul îmi cădea pe obraz şi mă trezea.

Mai târziu am constatat că braţul nu mă durea atunci când trăgeam ceva cu mâna lovită, sau când mă susţineam de ceva, lucru foarte curios. În schimb, mă durea când împingeam ceva cu mâna sau chiar cu un singur deget. Am bandaâat totul cu o fâşie de tifon lungă de 4 yarzi şi durerea a mai cedat.

Numai la gândul consecinţelor pe care puteau să le aibă o fractură mă apuca ameţeala. A fost o zi groaznică. În afară de necazul cu braţul îmi era rău de parcă aş fi fost otrăvit; abia mă ţineam pe picioare, aveam ameţeli şi îmi vâjâiau urechile. După o treabă cât de neînsemnată trebuia să mă întind pe cuşetă din cauza oboselii. Am reuşit totuşi să fac tot ceea ce era necesar, blestemând şi bombănind; de altfel, cifra realizată a fost frumoasă; 182 1/2 mile. Brusc, după amiază am descoperit de ce mă simţeam atât de rău: şampania australiană, era de vină; de fiecare dată aveam o stare proastă, iar uneori credeam că aveam un acces de rău de mare. Noaptea trecută băusem o jumătate de sticlă de şampanie. La urma urmei. O jumătate de sticlă însemnau doar două pahare, totuşi mă simţeam realmente bolnav, parcă eram intoxicat. Cred că şampania era alterată. Toată ziua de 30 aprilie mi-a fost încă teribil de rău, cu vâjâieturi în urechi şi cu senzaţia ciudată că eram pe calc de a pluti în aer. Am luat o linguriţă de bicarbonat de sodiu dizolvat în apă, cu speranţa că-mi voi reveni. Ziua de 1 mai nu a fost mult mai bună, dimpotrivă, una dintre acelea în care toate îţi ies pe dos. Peştele zburător preparat pentru micul dejun l-am ars, deşi în interior a rămas crud; pe deasupra, a mai fost şi prea gras. Pâinea era necoaptă cu toate că o lăsasem în cuptor 1 1/2 ore. Mă

tot loveam în cotul bolnav, mai ales pe treptele tambuchiului, când manipulam manivelele pompelor de apă de mare, de apă dulce şi pentru golirea resturilor de la bucătărie, precum şi de marginile ascuţite ale vinciurilor din cocpit. Am mai făcut şi prostia de a încerca să forţez manivela de terţarolare a ghiului velei mari; dispozitivul se înţepenise şi făcând un efort puternic pentru a roti manivela, am scăpat-o şi m-a lovit groaznic tocmai în cot. Furios pe mine am scris în jurnal: „Sunt veşnic nemulţumit! Bine că sunt în stare să pompez apele şi să manipulez vinciurile, nu trebuie să cer ca totul să funcţioneze perfect. Slavă Domnului, mă pot servi destul de bine de braţ şi mă simt destul de in formă ca să iau micul dejun”.

Problemele navigaţiei îmi dădeau de gândit. În locul unde mă aflam la 1 mai, soarele trecea aproape deasupra capului, la 30 minute de unghi faţă de navă, ceea ce corespundea cu 30 mile pe suprafaţa globului. În câteva minute trecea de la est, la vest. În 16 minute am executat cinci observaţii la soare şi la amiază poziţia estimată avea o diferenţă de o milă faţă de patru dintre aceste observaţii. Realizarea zilnică a fost frumoasă: 171 mile – adică 678 mile în patru zile – deci o viteză medie cu puţin peste 7 noduri.

Intoxicaţia (sau ce-a fost) m-a dat gata; toată ziua de 2 mai am stat culcat, încercând să dorm. Odihna mi-a făcut bine; era şi timpul pentru că seara vântul s-a înteţit, navigaţia mergând din ce în ce mai greu. Am îmbrăcat din nou pantalonii şi puloverul, trist la gândul că s-a terminat vremea călduroasă. Trebuia să scot la iveală pijamalele şi mai multe cuverturi. Am instalat din nou în greement felinarul chinezesc, fabricat la Hong Kong, înjurând copios de câte ori mişcările navei mă aruncau dintr-o parte într-alta. Felinarul era parcă miraculos: pâlpâia nebuneşte, dar rămânea aprins ori cât de tare sufla vântul sau se agita

nava; dar asta nu era totul: dimineaţa nu reuşeam decât cu greu să-i sting! în amurg am văzut un peşte zburător trecând ca o pasăre, la 6 picioare distanţă. Alţi trei au apărut chiar în faţa etravei, au cotit scurt în formaţie, ca să evite nava şi au zburat sub vânt. Peştele zburător este admirabil prevăzut cu cele necesare de parcă ar fi realizat după un proiect foarte bine pus la punct.

„Gipsy Moth" naviga cu viteză în zona alizeului de nord-est. Marea era agitată; uneori vântul atingea 30 noduri. Nava era înclinată tot timpul spre babord, în medie cam cu 35°, ajungând uneori până la 55°. Douăzeci şi patru de ore pe zi la această înclinare şi marea agitată făceau extrem de neplăcută viaţa în cabină, eram însă hotărât să navighez la viteză maximă, să exploatez tot ceea ce putea da „Gipsy Moth". Pentru a ajunge la viteza maximă cu vânt strâns, nava era obligată să ia o înclinare de între 20 şi 45°. În valurile mari ale apelor antarctice nu îndrăzneam să o las să atingă acest unghi de înclinare la viteză maximă, căci un val ceva mai mare o putea face să şavireze. Dar aici, în zona alizeului, nu mă temeam de valuri excepţionale. La 2 mai, realizarea zilnică a fost de 170, iar la 3 mai, de 188 mile.

„Gipsy Moth" lupta cu vremea rea, înfrunta valurile şi intra în ambardee. Din cauza braţului dureros mi-a trebuit multă vreme ca să schimb focul de 300 cu cel de 200 picioare pătrate. Este surprinzător cât de multe lucruri îndeplineam cu acel braţ, cu toate că sunt aproape ambidextru2. Oricât de puţin foloseam braţul, acesta se resimţea; mai jos de cot apăruse o umflătură lunguiaţă, fierbinte la pipăit şi foarte sensibilă3. La 3 mai, la amiază, am constatat că îmi mai lipseau doar 164 mile ca să termin săptămână cu o realizare de 1 200 mile şi – acţiune contra raţiunii – m-am dus să ridic vela de capă. Îndată, „Gipsy Moth" s-a ambalat. Am notat în jurnal: „Cu această velă în plus, puntea sub vânt va ajunge să fie complet sub apă".

Cu toată durerea din cot, a doua zi de dimineaţă am reuşit să ridic vela mare, după ce am coborât vela de capă. Am rămas cu braţul bandajat; mă simţeam mai bine astfel şi era mai ferit de lovituri. La amiază notam triumfător în jurnal: „Bravo! S-a făcut! Cu performanţa de azi de 179 mile ajung la un total săptămânal de 1 215 mile”.

Evenimentul merita să fie sărbătorit şi împreună cu bătrânul Neptun am făcut din nou apel al butoiaşul cu bere. Bătrânul merita să-i cinstesc, pentru că numai în condiţii extraordinare, întâlnite o singură dată în viaţă, un navigator solitar poate să realizeze o asemenea performanţă. Vântul era satisfăcător, fără a fi ca de

1 Pentru a avea o Idee cât de neconfortabilă era viaţa la bordul navei „Gipsy Moth”, înclinaţi la 35° scaunul pe care şedeţi şi închipuiţi-vă că trăiţi în aceste condiţii timp de nouă zile, pretutindeni, în bucătărie, în sufragerie şi în dormitor; în plus, imaginaţi-vă că în tot acest timp mai suportaţi şi zdruncinăturile unei căruţe având roţile cu şine de fier şi trecând numai peste bolovani. – *N.A.*

1 Amhidextrie: capacitatea de a folosi ambele mâini cu aceeaşi îndemânare.

— *N.* r.

9 De fapt, aveam un hematom şi două mici fisuri deasupra cotului. – *N. A.*

obicei, însoţit de mare agitată; sufla din direcţia convenabilă şi, pe deasupra, aveam certitudinea că nici vântul, nici marea nu se vor înfuria brusc ca să pună în primejdie nava. Am scos un pahar de bere pentru Neptun şi unul pentru mine; pe al bunului bătrân l-am deşertat în ocean, în sănătatea lui. (N-aş fi surprins ca, după această călătorie, să devină un obicei al familiei această bere Whitbread).

În luna aprilie navigasem aproape exact pe vechiul drum al cliperelor. Marea devenise de un albastru mai închis şi la 5 mai „Gipsy Moth” a început să traverseze

printre lungi brazde de alge brune-gălbui, caracteristice Mării Sargaselor, orientate în sensul vântului. Mai dăinuia încă o briză slabă din nord, nord-est. Ajunsesem la limita zonei alizeului de nord-est (este mult mai frumoasă şi mai expresivă denumirea franceză *alizé*, decât englezescul *Trade Wind1*. Mă bucuram de ceea ce presupuneam a fi un ultim galop de navigaţie prin această zonă. La amiază, observaţia la soare mi-a confirmat încă o frumoasă realizare zilnică de 180 mile. De safranul cârmei automate s-a prins o masă de alge şi nu ştiam cum să o îndepărtez. Nu puteam să o înlătur cu cangea din cauza presiunii mari a apei şi m-am decis să încerc mai târziu, dacă nu se desprindea singură.

„Gipsy Moth" a revenit la urî tul său obicei de a cădea sub vânt sau de a se situa chiar în vânt, oprindu-se. La ora 21 notam în jurnal:

„La dracu'! începând de la 14 h am tot reglat la vele. Îndată după prânz aveam chef să dorm. Până atunci nava mersese admirabil dar după aceea, cum mă întindeam pe cuşetă şi începeam să dorm, nava venea în vânt de *cinci ori* şi dacă nu interveneam, se imobiliza. Tot trăgând scotele şi agitându-mă, braţul îmi este din nou foarte dureros".

În timpul nopţii m-am sculat să caut ceva codeină, căci durerile din braţ nu mă lăsau să dorm. Am citit un capitol din cartea *Tarka the Otter* (*Tarka*, *vidra*), scrisă de vechiul meu prieten Henry Williamson. Este povestea despre vidra Tarka şi o consider astăzi tot atât de interesantă ca atunci când a fost scrisă.

La 6 mai, la amiază, realizasem 175 de mile în ultimele 24 de ore. După masă am ieşit din zona alizeului, care a durat mai mult decât mă aşteptam şi mă aflam cu 200 mile la vest de Drumul cliperelor pentru luna aprilie. Cred că velierele aşteptau până când încetau alizeele şi apoi virau spre nord. În ultimele opt zile „Gipsy Motha a

parcurs 1 416 1/2 mile aproape în linie dreaptă. Aceasta corespunde unei viteze zilnice de 177 mile sau 73/8 noduriA fost cea mai favorabilă perioadă pentru navigaţie şi cu cea mai frumoasă vreme, din cursul călătoriei.

17

În sfârşit, o navigaţie plăcută!

În condiţii de aproape calm am început un şir de nesfârşite volte cu vânt din pupă, apoi operaţii de reglare a velelor şi a cârmei automate de fiecare dată când „Gipsy Moth" vira şi îşi masca toate velele. Munceam din greu, dar vremea era splendidă. Stam în cocpit privind soarele apunând într-o mare aproape neclintită, cu suprafaţa lucitoare. Ascultam muzică de Ravel şi de Gershwin, înregistrată pe bandă de magnetofon; nu-mi puteam dori ceva mai plăcut. La 7 mai, pentru prima oară după dublarea Capului Horn am întâlnit o navă: „Esso Winchester". Spre desperarea mea am constatat că acel prim contact cu oamenii mă făcea să tremur de emoţie; mi-am dat seama că trei luni de singurătate constituie un regim care lasă urme. Te comporţi ca de obicei dar parcă o oarecare schimbare intervine în modul de gândire. Frumuseţea şi farmecul naturii se amplifică, privite parcă cu lupa şi viaţa îţi pare trăită din plin.

Prinsă în calm „Gipsy Moth" se târa cu două noduri sau chiar mai puţin, dar nu mă îngrijoram. Pe undeva, începea să-mi pară. rău de apropierea sfârşitului călătoriei. Traversam încet printre brazdele de alge din Marea Sargaselor care se înfăşurau pe safranul cârmei automate, abătând nava de la drum; o adevărată calamitate. Abia reuşeam să le curăţ de pe safran că se şi depuneau altele, încetinind mersul navei şi dereglând cârma automată.

La 10 mai am hotărât să înlocuiesc paleta cârmei automate cu cea luată de rezervă şi depozitată în postul prova. Bănuiam că jocul mare al şuruburilor care o fixau pe ax producea tulburări în funcţionarea dispozitivului. Am

lucrat toată dimineaţa la această înlocuire, o operaţie foarte incomodă: un suflu de vânt ceva mai puternic îmi putea smulge paleta din mână. Dar norocul a fost de partea mea; marea a fost calmă, briza a slăbit şi nu s-a întâmplat niciun accident. La amiază paleta cea nouă era montată şi părea să funcţioneze satisfăcător.

În aceeaşi zi, după amiază, am văzut un alt cargobot, departe, înapoia pupei, îndreptându-se spre nord-est; am notat în jurnal:

„În sfârşit, de când am instalat paleta cea nouă sunt liniştit în privinţa cârmei automate. N-am mai avut necazuri, cu toate că mă aflam în perioadă de calm aproape plat. Cred că paleta veche era prea grea din cauza contragreutăţii şi a lemnului suplimentar adăugat în urma reparaţiei făcute la Sydney. Apoi, din cauză că găurile clin lemn erau deteriorate şi lărgite de ştifturile axei, paleta era forţată să execute un arc destul de mare înainte de a putea acţiona cătuşi de puţin. Şurubul care traversa axul se rosese şi el, ajungând de grosimea unui băţ de chibrit, iar când am încercat să-i extrag din cadrul de lemn, s-a rupt. Până la Plymouth mai sunt de parcurs 2 164 mile. Degeaba m-am lăudat cu marea mea realizare pe opt zile; orice bătrân marinar ştie că nu-i poţi lua la vale pe Neptun, fără răsplată! Iată rezultatul: doar 310 1/2 mile realizate în ultimele patru zile, şi nici acestea în direcţia convenabilă; de multă vreme sunt în zonă de calm şi nicio perspectivă să se termine curând!”

La 11 mai vremea nu se schimbase. În zorii zilei, marea părea ca pielea unsuroasă a unui imens monstru sub care freamătă viaţa. Mai târziu, în cursul dimineţii, am observat că briza începea să încreţească slab suprafaţa apei şi în scurt timp „Gipsy Moth” a atins cinci noduri. Dar vântul îşi bătea joc de mine; am făcut voltă spre est, dar el m-a fugărit, silindu-mă să mă întorc până ce am ajuns cu capul navei spre sud. Am refăcut volta spre nord; vântul a

revenit la direcţia iniţială şi mă împingea spre nord-vest. Mă durea încă destul de tare braţul. Nu-mi place să iau medicamente, dar în noaptea aceea n-am avut încotro, am mai luat o codeină. Am constatat cu surprindere nu numai că mi-a alinat durerea, dar a doua zi de dimineaţă cotul arăta mai bine, aproape dispăruse inflamaţia.

M-am sculat mai târziu căci în timpul nopţii, aproape oră de oră am ieşit pe punte pentru a regla velele. M-am apucat serios să pun în ordine cârma automată. Am fixat o bucşă nouă la cel mai mare dintre cei doi rulmenţi ai axei orizontale longitudinale. Pentru aceasta, am fost obligat să demontez mai întâi tot dispozitivul, iar cea mai dificilă operaţie a fost deconectarea safranului. Prietenii australieni care I-au reparat lucraseră cu mare precizie, dar între timp lemnul s-a umflat şi nu am putut scoate safranul decât scobind lemnul. Operaţia era foarte dificilă: trebuia făcută în afara bordului pupei, fiind obligat să lucrez numai după pipăit, fără să pot vedea ce făceam. Am scos-o totuşi la capăt. Nu mai spun cât am avut de luptat cu greutatea enormă a safranului. M-a ajutat mult vremea, care din fericire a fost calmă. După revizia întregului dispozitiv, am fost convins că va funcţiona mai bine.

În noaptea aceea scriam în jurnal:

„Nestatornica lună este iarăşi sub Venus, cu vârfurile secerii în sus. Noapte minunată. Cu fiecare noapte steaua polară urcă tot mai sus pe boltă. Cu muzică şi cu un rest de rom Baccardi noaptea aceea a fost una dintre cele mai plăcute din toată călătoria”.

Braţul mergea tot mai rău; la 14 mai, inflamaţia de la capătul cotului s-a înroşit, având aspect de furuncul sau de arsură. Era lungă de 3 inches, lată de 1 inch şi jumătate, tare ca piatra. De două ori am pus tinctură de amică, dar mi s-a părut că irită. Am reuşit să trec noaptea fără să mai iau un calmant. Braţul era mai puţin dureros când îl lăsam atârnat peste marginea cuşetei. După amiază, am întâlnit

M/S „Missouri” venind de la New York, care mi-a dat un ocol ca să mă vadă mai bine; am schimbat saluturi de sirene. Aşteptam o acalmie ca să ridic velastraiul mare; imediat ce „Missouri” s-a îndepărtat, am executat manevra. Am scris în acea seară în jurnal:

„În ultima săptămână – a cincisprezecea de când sunt pe mare – am avut cea mai mică realizare: numai 509 mile. De vină sunt zonele de calm şi brizele slabe întâlnite în părţile anticiclonului insulelor Azore, făcând parte din sistemul de presiuni înalte din Atlanticul de Nord. După slaba realizare din săptămâna trecută, o binemeritată răsplată: în ultima săptămână – a paisprezecea – am înregistrat cea mai bună performanţă din toată călătoria: 1 244 1/2 mile. Vremea a devenit destul de rece. După amiază şi apa mării era rece; cred că am pătruns într-un braţ al Gulf Streamului, coborând din nord-vest”.

Până la urmă vântul a devenit mai favorabil şi la 15 mai „Gipsy Moth” naviga cu vânt din pupă, cu un foc ridicat pe scondru. Am căutat să-mi amintesc când am mai navigat ultima dată cu vânt din pupă; cred că a fost la Capul Horn. După multe mii de mile de navigaţie cu vânt strâns era o nespusă plăcere să navighez cu vânt din pupă.

Am cedat tentaţiei de a mai lua o codeină, nu atât ca să-mi aline durerea braţului, cât pentru ca să dorm, căci durerea nu mă lăsa să mă odihnesc. Aveam teribilă nevoie de somn! Iată un extras din jurnalul de bord din dimineaţa următoare (16 mai), în care se explică motivul:

„8 h 25. De la 7 h 15 am executat pe punte următoarele: trecut gaiurile din provă şi pupă de la scondrul din tribord la cel din babord, apoi ridicat scondrul; îndată ce vinciul a fost liber, am întins balansina scondrului; am desfăcut focul de furtună de 300 picioare pătrate de la straiul tribord al arborelui trinchet şi l-am trecut (mai târziu) tot la babord. După ce am reglat scota la lungimea necesară, am fixat colţul focului de 300

picioare pătrate la capătul scondrului. Am ridicat vela; am reglat balansina, parâma şi gaiurile, până când vela a dat rezultate satisfăcătoare; am schimbat velastraiul mare de la babord la tribord (bineînţeles, mai întâi l-am coborât, apoi l-am ridicat din nou!)".

Ceva mai târziu, în aceeaşi zi, a urmat o agitaţie teribilă, declanşată de o aversă de ploaie, aparent nevinovată: a început cu un potop şi am montat ţeava de la ghiul velei mari la rezervorul mare de colectat apă dulce. În timp ce mă aflam pentru câteva momente jos în cabină aranjând ţevăria, vântul s-a schimbat din direcţia opusă; din fericire, nu era prea puternic, dar destul de tăios. Erau ridicate

1 550 picioare pătrate de suprafaţă velică (un teren de tenis are o suprafaţă de 2 106 picioare pătrate). Schimbarea vântului a mascat toate velele. Focul montat pe scondru mă împiedica să pun în pană, aşa că am fost obligat să cobor velastraiul mare, sau mai bine zis, să filez funga, căci vela umezită, presată puternic de straiuri şi de şarturi, nu putea fi coborâtă. Până la sfârşit am coborât toate cele trei vele din provă. Când potopul s-a terminat, am ridicat din nou velastraiul mare şi am pornit la drum, dar îndată ce am coborât în cabină, vântul a trecut din sud, suflând destul de puternic. Velele erau iarăşi toate mascate şi nu puteam să filez velastraiul artimon, căci şartul ghiului înţepenise în tachet. În sfârşit, am fost obligat să pun nava la capă din cauza unei noi furtuni cu ploaie, aşteptând ca vântul să se decidă. În acest timp eram bucuros că apa de ploaie curgea şiroind în rezervor; adunasem 40 galoane, suficientă ca să-mi ajungă până la Plymouth (mai ales că nici nu prea mai aveam gin ca să-i amestec cu apă!). O dată agitaţia terminată, mi-am oferit un rom fierbinte cu lămâie, şi el bine meritat.

Traversarea zonei Anticiclonului Azorelor a fost perioada cu cel mai mic parcurs săptămânal realizat, dar,

în acelaşi timp, partea cea mai agreabilă a călătoriei. În amurg, stam în cocpit şi mă cinsteam cu gin roz, ascultând muzică. Am colectat câteva ciudate specii de alge din Marea Sargaselor; între altele o oribilă creatură, ca un dinozaur în miniatură cu şase picioare butucănoase, fiecare terminat cu o ventuză mare, pe care o fixa, ici şi colo, pe câte o algă. Într-o găleată cu apă am pus exemplare dintr-o specie de sifonofore; cu vezicele lor colorate în albastru-mov, se învârteau în jurul pereţilor găleţii şi m-am minunat cum proiectau ca nişte fulgere lungile lor tentacule subţiri. Dar niciuna dintre acele creaturi bizare, nici crabii nu se devorau şi nici nu se atacau între ele.

La 17 mai un banc de peşti înrudiţi cu delfinul a apărut înotând leneş la suprafaţa apei, pe la pupa navei; apoi am zărit peştii la o milă mai spre nord. Era cald; mă simţeam fără vlagă, obosit şi prost dispus. Mă plictiseau conversaţiile prin radio; nu aveam chef să fac altceva în afară de operaţiile strict necesare pentru navigaţie. Pe semne că braţul dureros contribuia la proasta dispoziţie; în timpul agitaţiei de ieri l-am lovit zdravăn de două ori pe când manevram scondrul.

A doua zi de dimineaţă am văzut o navă cu motor, la un relevment de 255°, îndreptându-se spre mine. Dormisem bine, braţul mă durea mai puţin, dar durerea se extinsese spre subţioară; am presupus că infecţia se întindea spre ganglioni. Nava cu motor era „Sea Huntress”, închiriată de ziarul „Sundav Times” ca să mă descopere pe drum. Preferam să fiu lăsat în pace să-mi văd singur de treburi.

„Sea Huntress” s-a apropiat de „Gipsy Moth” şi cineva de pe ea mi-a oferit o sticlă cu gin pe care am refuzat-o. Aşteptam să se îndepărteze ca să pun în pană. Prezenţa ei m-a plictisit toată noaptea, căci am fost obligat să-i veghez mersul; nu ştiam, la început, dacă nu cumva

era un vas de pescuit ton, care avea drept de prioritate. Cât timp a stat ziua în apropierea mea, luând fotografii, nu mi-am văzut de treburile obişnuite, iar micul dejun l-am luat doar după ce s-a îndepărtat. Voiam să pun în pană dar pentru asta trebuia să cobor scondrul orientat spre babord, pentru ca, după punerea în pană, să ridic scondrul în bordul opus; evitam să execut operaţia ştiindu-nmă observat de aproape de cei de pe „Sea Huntress” şi-mi dădeam bine seama cât de neîndemânatic şi de nemarinăreşte mă comportam din cauza braţului dureros.

După ce „Sea Huntress” s-a îndepărtat şi am terminat lucrul pe punte, am notat în jurnal:

„Ieri am traversat ruta parcursă împreună cu Sheila în 1960, la bordul lui «Gipsy Moth III», după prima cursă transatlantică solitară şi după o escală extrem de agreabilă la Fayal. Mă năpădesc amintirile: marea pustie şi cerul par aceleaşi. Gând zburam solitar deasupra întinderilor mărilor, am ajuns la convingerea că, prin experienţă, începi să fii în stare să-ţi stabileşti poziţia destul de exact, după aspectul mării, văzută de sus”.

Puţin înainte de amurg am încercat să fotografiez un delfin scărpinându-şi spinarea de etravă. Făcea parte dintr-un cârd care se juca traversând în viteză valul etravei, pentru a reuşi să atingă coca navei fără a fi lovit de creasta etravei. Am încercat să merg cât mai liniştit până la postul provă; probabil însă că am făcut zgomot, căci toţi delfinii au dispărut, cu excepţia unuia singur care înota agitat, trecând dintr-o parte într-alta înaintea etravei, întocmai ca un copil pierdut de tovarăşii de joacă.

În tot timpul zilei de 19 mai n-am executat decât manevrele şi operaţiile necesare navigaţiei, am mâncat şi mi-am aplicat pe braţ comprese calde; inflamaţia începuse să supureze şi am bandajat compresele cu o faşă. La 20 mai mai aveam 1 200 mile până la

Plymouth. Cum o asemenea distanţă o realizasem

numai într-o singură săptămână de călătorie, începeam să întrezăresc posibilitatea de a ajunge la Plymouth cam în aceeaşi perioadă de timp.

Am reuşit să sporesc viteza, realizând în acea zi 179 mile, iar în a doua zi, 21 mai, 171 mile. Hula era puternică. Am refăcut cusătura velastraiului mare, o operaţie tare neplăcută; mă durea spatele, pe semne din cauza plictiselii că doar nu coseam cu spatele!

Noaptea vremea s-a înrăutăţit; s-a pornit un vânt puternic de 35 noduri. În cabină nu mă puteam ţine pe picioare iar statul în cocpit sau pe punte era cam periculos. Am început operaţia lungă şi anevoioasă de ridicare a velelor de furtună la pră.

În zori, la 3 h 30 marea şi cerul aveau un aspect sălbatic. Toată noaptea, cu două vele mici la pră, „Gipsy Moth” a realizat 5, 85 noduri, cu vânt mare, larg. Mă tot gândeam să adaug şi vela artimon terţarolată, dar matiseala fungii velei artimon s-a desfăcut la partea de sus a arborelui şi s-a lăsat în jos prin interiorul arborelui, iar vela la exterior. Aveam neapărată nevoie de acea velă, dar vremea nu-mi permitea să mă caţăr pe arbore ca să înlocuiesc funga. Am hotărât să folosesc funga velastraiului artimon, aflată în partea dinainte a arborelui, dacă o puteam trece peste crucetă. Am încercat să o trag peste crucetă cu ajutorul unei căngi, stând în picioare pe ghiul velei artimon; dar cangea era grea, din lemn de mahon şi umflată de apă, astfel că n-o puteam menţine sub presiunea vântului. Am încercat atunci să mă caţăr pe arbore, dar m-a apucat un cârcel în piciorul lovit înainte de plecarea în călătorie, aşa că am renunţat. Până la urmă, m-am lămurit ce aveam de făcut. Dintr-o fungă de pavilion de rezervă, am confecţionat o bandulă cu greutate la capăt, pe care am aruncat-o peste crucetă, dar luată de vânt parâma bandulei s-a încolăcit în jurul întregului greement; până la sfârşit, după numeroase eşecuri, am trecut

bandula de cealaltă parte şi am reuşit să trag funga cu ea. Am fost bucuros că am ridicat din nou vela artimon, cu toate că eforturile mi-au trezit durerea din braţ.

Noaptea următoare (22 – 23 mai) am dormit zdravăn peste patru ore, după ce la 3 h 30 mi-am doftoricit braţul cu comprese calde. Am folosit în acest scop o pânză pe care era imprimată o vedere cu faţada Camerei Comunelor; mi se părea că menţine mai bine căldura. Când m-am trezit am crezut că lochul se defectase iarăşi, căci acul stătea aproape nemişcat la limita de 10 noduri. M-am ridicat de pe cuşetă fără tragere de inimă şi am constatat că, după înregistrările lochului, în ultimele 4 ore şi 52 minute „Gipsy Mothw a parcurs 41, 9 mile, adică realizase o viteză medie de 8, 6 noduri. Am ieşit pe punte ca să mai reduc din vele; puntea, sub vânt, clocotea sub revărsarea valurilor şi din când în când jumătatea ghiului se scufunda în valuri. Alura navei era splendidă, dar în această fază a călătoriei nu era cazul să am neplăceri. Am privit în sus, la greement; totul părea în ordine; totuşi m-am hotărât să cobor vela mare, apoi vela artimon şi focul de drum, lăsând numai velastraiul de furtună. Cu aceasta singură velă mică „Gipsy Moth" înainta totuşi cu 5 1/2 noduri. Marea era agitată din când în când cu valuri foarte mari, iar vântul ajungea până la 40 noduri.

Toată ziua aceea „Gipsy Moth" a avut o alură bună, cred că dorea să acosteze cât mai curând la locul său de la cheiul Plymouth! în ultimele cinci zile străbătuse 810 mile, realizând o medie zilnică de 162 mile. În noaptea aceea am pregătit şi pus în funcţiune luminile *Not-under-Control*; m-am mirat că funcţionau, după o atât de lungă pauză. Aşezate pe etravă, una deasupra celeilalte, cele două lumini roşii arătau că „Gipsy Moth" nu era guvernată şi le aprindeam când mă pregăteam să dorm, în timp ce navigam noaptea pe o rută frecventată de vapoare. În principiu, un velier care navighează are prioritate asupra

altor nave, cu excepţia celor de pescuit; în general, chiar acestea se dau la o parte când văd venind luminile roşii *Not-under-Control*. Cu aceste două lumini roşii, la care se adăugau luminile de drum: lumina de furtună şi lampa portativă din cocpit, „Gipsy Moth" părea un pom de Crăciun! Dar prioritatea nu foloseşte prea mult în cazurile marilor nave; acestea nu se aşteaptă să întâlnească un iaht în plină mare şi câteodată nici nu au un om de cart.

Indicatorul de nivel al rezervorului de motorină arăta că mai erau două galoane; am mai descoperit un bidon de plastic cu încă două galoane şi l-am deşertat şi pe acesta în rezervor. Nu voiam să risc ca atunci când rezervorul se golea să intre vreo bulă de aer în conductele de alimentare tocmai când trebuia să încarc acumulatoarele. Cu cele aproape patru galoane din rezervor şi încă două galoane rezervă eram liniştit, chiar ţinând seama că aveam nevoie să aprind multe lumini noaptea în timpul străbaterii Canalului Mânecii.

La 25 mai, 2 h 30, mare eveniment: după ce am executat o voltă, am coborât în cabină şi, scotocind într-o ladă, am găsit o lămâie proaspătă. Am stors-o şi m-am delectat cu miere caldă cu lămâie; probabil că mi-a fost de folos la dormit, căci la 8 h 30, când mi-a parvenit bâzâitul a două avioane „Shackleton* ale Forţelor aeriene regale britanice dormeam încă. Eram atât de dus în lumea visurilor, că am înjurat fără să mă mişc de pe cuşetă. Apoi mi-am spus că nu se cuvenea sa mă port astfel după ce îşi dăduseră atâta osteneală ca să mă descopere. M-am sculat, am ieşit pe punte şi am ridicat flamura Escadrei regale de iahturi şi pavilionul „White Ensinga, prima dată de la plecarea din Australia.

În strălucirea soarelui şi pe marea albastră „Gipsy Moth" înainta repede spre Canalul Mânecii, rulând şi zburdând ca şi cum îşi manifesta bucuria apropierii de casă. Ce diferenţă, când străluceşte soarele! Sunt

emoţionat de această navigaţie rapidă, a micii mele nave, cu speranţa de a ajunge la linia de sosire peste 50 sau 60 ore. Credeam atunci că voi trece linia de sosire duminică 28 mai, la ora 11 dimineaţa, adică după o călătorie de 119 zile sau 17 săptămâni; o durată mult mai lungă decât sperasem. Desigur că erau de vină dificultăţile de navigaţie întâmpinate, dar ar fi trebuit să le prevăd. E drept că navigaţia în Atlantic mi s-a părut plăcută, căci a fost lipsită de temerile continui pe care le suportasem în apele antarctice. Apoi se uită repede că într-o călătorie cu o durată atât de lungă, nu numai nava este cauza necazurilor ci mai sunt şi unele stări de spirit care, oricât ai vrea să te faci că nu le observi, îţi pun stăpânire pe suflet; una dintre aceste stări de spirit se cheamă frica. Uneori eşti cuprins de sentimentul inutilităţii acestui efort neîntrerupt, ziua şi noaptea, timp de patru luni; este o încercare dificilă.

De obicei, la sfârşitul unei călătorii solitare mă temeam de primul contact cu ţărmul, dar de data aceasta mă simţeam mai relaxat, mai resemnat la gândul celor ce urmau să se întâmple. Poate că precedentele mele călătorii nu au fost atât de lungi. Ce efect au avut oare asupra mea cele patru luni de singurătate? Ce obiceiuri voi fi deprins? Un asemenea obicei, incompatibil cu viaţa în societate şi care se manifesta destul de puternic, era acela de a putea dormi la orice oră din zi; niciodată nu mă săturam de somn. În mod obişnuit, mă sculam de şase ori pe noapte. În ultima noapte, destul de calmă, m-am trezit doar de patru ori; am dormit mai adânc pentru ca luasem calmante mai multe din cauza durerii din braţ. Mă îndopam cu copioase mici dejunuri, dar deseori mă opream la mijlocul lor pentru a trage un pui de somn. Îmi reproşam: „Peste câteva zile, în timp ce voi cina la Londra invitat undeva, ce va spune gazda dacă, după supă, voi cere să fiu lăsat să dorm zece minute înaintea felului următor”.

Apoi, mai căpătasem obiceiul de a sta de vorbă cu mine însumi; este un obicei considerat drept semn de scrânteală, poate fiindcă aşa obişnuiesc să se manifeste nebunii.

În legătură cu toate aceste frământări iată un pasaj din jurnalul de bord:

„Am crize de acest fel şi aproape am renunţat să lupt contra lor. În general se manifestă atunci când am probleme dificile sau o situaţie grea de rezolvat. Dar cred că sunt utile; de exemplu, când efectuez o observaţie la soare, fac mai puţine erori dacă rostesc cifrele cu voce tare. Când mă aflu în vreo dificultate, când, prins într-un gren, toate merg anapoda, sau când nava scapă de sub control, reacţionez mult mai uşor dacă spun cu voce tare ce manevră urmează să execut. Probabil că prin aceasta ies din panică, iar creierul zbătându-se în rezolvarea mai multor acţiuni deodată, intră în calm".

Am scos hărţile cu partea vestică a Canalului Mânecii. În noaptea aceea am intrat în zona reprezentată pe harta la scară mare, nr. 1 598, cu indicaţia adâncimilor platformei continentale; în această zonă se trece pe o distanţă de câteva mile, de la adâncimi de peste 2000 fathomi, la unele de mai puţin de 100 fathomi. Mi-am amintit că în partea aceea, de obicei, am dat întotdeauna peste o flotilă de toniere, aşa că din nou am pregătit şi aprins luminile *Not-under-Control*.

De câteva zile, hula era puternică, impresionantă şi am încercat să iau câteva fotografii. (Incidental adaug că cel mai eficace mijloc de a potoli o hulă constă în a încerca să o prinzi în fotografie). Am aşteptat o oră într-o poziţie foarte dificilă dar nu s-a produs niciuna care să merite a fi fotografiată. Dar cum am coborât în cabină şi mi-am scos veşmintele de punte, trei valuri enorme au izbit cu zgomot nava, inundând realmente puntea; ce straşnică fotografie aş fi putut face! Valurile păreau acum destul de

prietenoase; nu mă mai temeam nici de cel înalt de 60 de picioare care mă pândea din spate înainte de a se năpusti.

În dimineaţa următoare m-au trezit alte două avioane „Shackletona, dar nu m-am mai deranjat din cuşetă. Cred că făceau antrenamente de urmărire a submarinelor. La prânz, a apărut o şalupa a Radioteleviziunii britanice. Vântul se potolise. Am încercat, fără succes, să repar lumina de drum de la tribord; dintre toate accesoriile, prost concepute, care m-au necăjit în timpul călătoriei, această lumină de drum mi-a dat cea mai mare bătaie de cap. „Gipsy Mothff era aproape în calm; mai aveam de parcurs 210 mile. La 19 h 30 nava unui post independent de televiziune, apoi o altă navă, s-au alăturat cortegiului ce începea să mă însoţească. Toţi erau foarte politicoşi, nimeni nu mă interpela, mă lăsau să-mi văd de treabă, ceea ce am apreciat enorm, căci mai aveam multe de făcut. La o oră după miezul nopţii am notat în jurnal: „La dracu', vântul s-a întors din *est*, tocmai contrar mie".

La 27 mai, 21 h 25 a avut loc un eveniment extraordinar. Vântul se schimba mereu, în timp ce vorbeam prin radio cu o navă militară. Am observat că nava luase capul spre nord, nord-est, aşa că am întrerupt convorbirea ca să reglez şi eu velele. Când am ieşit din cabină „Gipsy Moth" era cu velele mascate. Apoi, timp de aproape 20 minute s-a comportat ca un câine înţepat de o viespe. Îndată ce schimbam de bord sau executam volta, sau încercam să navighez cu vânt cât mai strâns, sau veneam sub vânt, vântul se schimba complet. Marea avea un aspect bizar; valurile ţâşneau parcă drept în sus ca nişte limbi de foc. Cred că eram în centrul unui vârtej de aer aspirat de un enorm nor negru, formând o trombă de apă sau un turbion. De câteva ori „Gipsy Moth" a fost culcată de-a binelea, în rafale întrerupte de calm plat. Păsări semănând cu rândunelele (dar cu gâtul de culoarea bronzului ars) zburau agitate şi câteva au pătruns chiar în

cabină. Una s-a instalat pe un cablu electric, deasupra mesei cu hărţi şi s-a culcat cu capul sub aripă. A rămas acolo toată noaptea; n-a plecat decât dimineaţa, după ce şi-a lăsat cartea de vizită pe o hartă. În timpul nopţii a fost cât pe aci să mă ciocnesc cu o navă de pescuit care staţiona chiar pe drumul meu; dacă nu ieşeam chiar în acel moment pe punte, ciocnirea era inevitabilă.

Duminică dimineaţa, 28 mai, notam în jurnal:

„Averse furioase. Foarte multe reglări de vele pentru scurta distanţă parcursă. *Vântule*, *vântule*, *unde eşti tu*? Toate acestea mă epuizează. Abia aştept să intru în port, dar se pare că nu sunt şanse pentru astăzi”.

La amiază am numărat în jurul meu treisprezece nave, inclusiv cinci ale marinei militare. Din cauza brizei uşoare care sufla întreruptă de perioade de calm, eram în dilemă: sau să măresc viteza, ridicând pe scondru o velă mare, fiind astfel în stare să ajung la Plymouth înainte de întunecare (ceea ce mi-ar fi cerut un considerabil efort care ar fi accentuat starea de oboseală în care mă aflam, fiind nevoit în acelaşi timp să mai înfrunt oboseala manifestărilor de sosire) sau, dacă nu spoream viteza, urma să mai petrec încă o noapte pe mare (ceea ce, de asemenea, necesita un efort de atenţie, din cauza navelor şi ambarcaţiilor aflate în jurul meu).

La 15 h 20 a trecut pe lângă mine enormul port-avion H.M.S. „Eagle”, având echipajul aliniat la bord şi salutând pe „Gipsy Moth” cu trei urale. Am răspuns ridicând pavilionul, emoţionat de onoarea ce mi se făcea. Era, desigur, unica dată în istoria Marinei britanice când o navă de război cu un echipaj cât populaţia unui orăşel, saluta atât de ceremonios un iaht cu un echipaj format dintr-o singură persoană!

Dar când a urmat la rând un dragor de mine, m-am cam alarmat; m-am şi văzut repezindu-mă toată ziua la pupă pentru a răspunde saluturilor prin ridicarea

pavilionului; iar pavilionul se află la vârful arborelui artimon!

Târziu după amiază briza s-a mai iuţit şi la 16 h 40, după ceasornicul de la bord, eram la 13 mile distanţă de digul de la Plymouth având, în sfârşit, certitudinea că ajungeam acolo în cursul serii.

La 20 h 56 treceam de capătul digului şi colonelul Jack Odling Smee, vicepreşedintele Iaht-clubului regal din vest, a lansat de pe iahtul său, ancorat la dig, lovitura de tun de sosire; la acest semnal s-a aprins farul de pe insula Drake.

„Gipsy Moth" a realizat în călătoria spre casă 15 517 mile în 119 zile, cu o viteză medie zilnică de 130 mile. Întreaga călătorie, de la Plymouth la Plymouth, a durat exact 9 luni şi o zi, în care s-au parcurs 29 630 mile, în 226 zile. Poate că este interesant să adaug că în timpul călătoriei am scris peste 200.000 de cuvinte în cele opt caiete ale jurnalului de bord.

Epilog de

J. R.L. ANDERSON

Timp de două zile, sâmbătă 27 şi duminică 28 mai 1967, mii de persoane stând pe iarba şi pe taluzurile promontoriului de la Plymouth aşteptau sosirea lui Francis Chichester. Alte milioane de persoane, fascinate de ecranele televizoarelor, au privit cu emoţie silueta firavă a navigatorului coborând pe înserate într-o şalupă pentru a merge la ţărm, lăsând-o pe „Gipsy Moth IVA să fie condusă de piloţii portului, după ce ocolise cu ea lumea, de la Plymouth, înapoi la Plymouth. De ce i se făcea o primire regească? Au mai fost navigatori care au făcut înconjurul lumii în nave mici, chiar mai mici decât „Gipsy Moth IV", care au navigat solitari şi la o vârstă mai avansată decât cei 65 de ani ai lui Sir Francis. Dar foarte puţini au reuşit să impresioneze în aşa grad imaginaţia lumii întregi: poate Lindbergh, poate Hillary şi Tensing, celebri escaladatori ai

Himalayei; dar comparaţiile nu spun nimic. Când un om ajunge la un asemenea grad de desăvârşire, el este singur, unic în felul său. Desigur, salutăm în Chichester performanţa, tenacitatea, curajul, dăruirea, dar şi ceva mai mult decât toate acestea.

Să examinăm pentru început performanţa: ce a reuşit să realizeze Chichester de la 27 august 1966, ziua de plecare de la Plymouth, până la 28 mai 1967, ziua când s-a întors după călătoria în jurul lumii, pe la Capul Bunei Speranţe şi pe la Capul Horn? L-am întrebat, iată ce mi-a răspuns:

1) cel mai rapid înconjur al lumii cu o navă mică, aproape de două ori mai repede decât precedenta realizare;

2) cea mai lungă călătorie fără escală, cu un mic velier (15.500 mile);

3) o călătorie de două ori mai lungă decât recordul de distanţă fără escală de navigaţie solitară (15.500 mile, faţă de 7 400); t7 – Cu „Gipsy Moth" în jurul lumii

4) recordul parcursului maxim de navigaţie solitară pe săptămână, întrecut în două rânduri cu mai mult de 100 mile;

5) recordul de viteză în navigaţie solitară: 1 400 mile în 8 zile

6) recordul de viteză de navigaţie solitară de lungă durată întrecut de două ori (e vorba de recordul stabilit de Nance, 122 1/2 mile zilnic timp de 53 zile, realizare extraordinară pentru micul iaht folosit). „Gipsy Moth IV" a realizat medii zilnice de 131 3/4 mile pe o durată de 107 zile şi de 130 1/4 mile, pe 119 zile;

7) a treia navigaţie înconjurătoare a lumii, dublând Capul Horn, cu un mic velier, trecând prin două puncte situate între ele la antipozi[50].

---

50 Primele două performanţe au fost: cea a lui Conor O'Brien {trei ani) şi cea a lui Marcel Bardiaux (şapte ani). – N. A.

Important în această înşiruire este faptul că nu cuprinde decât date tehnice. Cea mai lungă călătorie solitară, recordurile de viteză, înconjurul lumii trecând prin puncte situate la antipod, toate acestea îşi au locul într-un document cum este această carte dar nu pentru aceasta mulţimea invada promontoriul de la Plymouth. Realizarea principală a lui Chichester este mult mai personală, nu numai pentru el, dar pentru fiecare dintre noi. A reuşit să transpuie un vis în realitate, visul său, dar în sufletul oricărui om încolţeşte într-o zi un vis, al său personal, pe care-l poartă de-a lungul întregii sale vieţi. Pentru 99, 99% dintre oameni visurile rămân ascunse în colţul cel mai secret al sufletului. Dar nu aşa s-a întâmplat cu Chichester. Pentru el a visa înseamnă a hotărî şi a hotărî înseamnă a acţiona. Fără îndoială se poate spune: „De acord, dar a avut şi mult noroc; a câştigat bani, a găsit cine să-i finanţeze. Nu este obligat să se înghesuie în fiecare dimineaţă în tramvai ca să meargă la lucru”. Dar tocmai aceasta constituie o caracteristică importantă a realizării sale! Nimeni nu este *neapărat* obligat să ia în fiecare dimineaţă tramvaiul. Suntem înlănţuiţi de viaţa de toate zilele din cauză că ne lăsăm prinşi de ea. Desigur că pentru organizarea socială a lumii este necesar să se întâmple astfel; n-ar putea exista o societate compusă numai din Chichesteri. Dar cel ce refuză rutina, realizează ceva pentru noi toţi. Chichester este prin excelenţă un astfel de om. Nu a fost pentru prima dată în existenţa lui, că şi-a fixat sarcini cerând pricepere şi rezistenţă de necrezut, în văzduh sau pe mare, sarcini pe care le-a dus la bun sfârşit, în afară de cazurile când împrejurările I-au împiedicat categoric, cum a fost accidentul de avion care i-a întrerupt primul său înconjur al lumii.

Un asemenea accident ar fi fost hotărâtor pentru majoritatea oamenilor, dar pentru el n-a fost decât un eşec momentan; 35 de ani mai târziu şi-a realizat visul,

deplasându-l din văzduh pe mare. Pe acest Chichester îl salutăm noi; el a trăit nu numai visele proprii, ci şi pe ale noastre.

Chichester a ajuns la Plymouth duminică seara, 28 mai, cu gândul de a pleca mai departe la Londra, cu „Gipsy Moth", o zi sau două mai târziu. După primirea triumfală făcută de primarul şi de populaţia Plymouth-ului, alte două evenimente istorice îl aşteptau la Londra: urma să fie făcut, în „de Majestatea Sa Regina, cu aceeaşi sabie pe care i-a remis-o Regina Elizabeta I lui Sir Francis Drake, după primul înconjur al lumii efectuat în urmă cu patru secole; apoi, urma un dejun în onoarea lui Chichester la Mansion House [51]3 oferit de Primarul Londrei. Cele două ceremonii trebuiau să aibă loc la începutul lui iunie, datele fiind aranjate înainte de sosirea lui Chichester.

Nu trebuie să cauţi prea mult printre rândurile povestirii sale foarte realiste pentru a înţelege ce teribilă încercare fizică a reprezentat pentru Chichester călătoria. Animat de un curaj şi de o disciplină care desfid orice descriere, a ajuns până la limitele capacităţii de îndurare a omului. Şi a trebuit să suporte consecinţele. La o săptămână după sosirea la Plymouth s-a prăbuşit cu un ulcer duodenal şi toată luna următoare a petrecut-o la spitalul Marinei regale din acel oraş. Dar Chichester nu s-a dezminţit nici de astă dată; curând a fost pe picioare, căci nu-şi terminase complet călătoria până la Londra, de unde plecase. La începutul lui iulie „Gipsy Moth IV" pleca spre Londra având la bord pe Sheila, Francis şi Giles Chichester *şi* pe prietenul lor, comandorul Erroll Bruce, din Marina regală britanică.

La 7 iulie 1967 regina îl primea pe Chichester la Greenwich şi îi acorda public acolada, ridicându-l la rangul de „*Sir*" printr-o atingere cu sabia lui Drake. Evenimentul a avut loc în Curtea de onoare a Colegiului naval regal; nu

---

51 Reşedinţa Primarului Londrei. – N. T.

prea departe, la locul său obişnuit de ancorare, unul dintre cele mai faimoase clipere pe ale căror urme realizase Chichester înconjurul lumii, ridica marele pavoaz: „Cutty Sark”.

După ce regina a vizitat la Greenwich nava „Gipsy Moth IV”, Chichester a condus iahtul până la Turnul Londrei, unde îl aşteptau Primarul Londrei, Sii Robert Beliinger şi Lady Bellinger. A urmat apoi traversarea centrului Londrei către Mansion House, care a fost o procesiune triumfală, populaţia Londrei salutându-l din toată inima pe Chichester. „Gipsy Moth IV” şi conducătorul ei îşi îndepliniseră misiunea: cel mai mic cliper care a părăsit vreodată Australia transportând lână, cu cel mai redus echipaj imaginabil, a predat în bună stare încărcătura sa simbolică, cele două baloturi în miniatură, cu lână» venite de la capătul lumii.

Chichester nu putea să scrie acest epilog, căci el nu s-a putut vedea aşa cum I-au privit londonezii care îl aclamau, aşa cum l-am văzut eu. Firav (dacă nu i se văd muşchii braţului!), bronzat de soare, cu ochelari de culoare închisă, Chichester se comporta modest; când a răspuns salutului de bun venit al primarului şi aclamaţiilor mulţimii, el a vorbit mai mult despre soţia sa Sheila şi despre fiul lor Giles, decât despre sine. Erou naţional, pentru mine el nu evoca purpura şi aurul, ci mai ales acea inimaginabilă rezistenţă de care, când este necesar, poporul englez ştie să dea dovadă, rezistenţa celor care I-au urmat în expediţiile lor pe Drake, pe Anson, pe Cook şi pe Nelson, pentru gloria Angliei. Cred că fiecare I-a privit aşa; şi pentru aceste motive l-am aclamat.

Rolul soţiei în marea aventura de
SHEILA CHICHESTER

„Cum de nu sunteţi îngrijorată?”

De mii de ori, în jurul lumii, oamenii, ziarele, televiziunea mi-au pus această întrebare. Răspunsul este

dificil şi pentru aceasta trebuie să mă reîntorc la câteva fapte anterioare.

În 1960, în timpul primei Curse transatlantice solitare, în fiecare zi mă rugam pentru cei cinci concurenţi. Un scoţian necunoscut mi-a trimis câteva imagini de rugăciune, adăugând că întotdeauna se ruga pentru navigatorii de pe mare. Când în acel an am ajuns în America, am întâlnit şi alte persoane interesate de aceeaşi formă de rugăciune.

În 1962, noul nostru iaht „Gipsy Moth III" a fost binecuvântat de prietenul nostru reverendul Tubby Clyton, în cursul unei scurte ceremonii. Adunasem pentru Francis câteva imagini de rugăciuni pe un cadru, înconjurând o reproducere a celebrei gravuri a lui Diirrer, *Mâinile care se roagă*, iar pe verso era imprimată rugăciunea lui Sir Francis Drake şi un text de izbăvire întocmit special de Tubby Clyton.

În 1964 am întocmit un cadru similar; reproducerea era aceeaşi, ca şi rugăciunea lui Sir Francis Drake, dar am ales un pasaj din Sfântul Augustin. Am dat aceste imagini câtorva prieteni, convinşi de puterea rugăciunii şi când Francis a plecat în noua expediţie, eram plină de încredere. Nu susţin că este de ajuns doar rugăciunea, dar sunt convinsă că partea spirituală are o imensă importanţă în orice întreprinzi: o importanţă mult mai mare decât partea materială. Sunt însă necesare şi întocmirea de proiecte, pregătirea pentru cât mai buna lor realizare.

În 1966, în luna martie, am lansat noua navă „Gipsy Moth IV". După penibile probleme financiare, după multe necazuri şi dificultăţi, nava a fost, în sfârşit, gata de plecare şi era amarată la cheiul Turnului Londrei, punctul de plecare. Încă o dată, Tubby Clyton a venit să binecuvânteze. Ştiam că nava nu era complet gata, mai ştiam că era prost echilibrată, destul de neconfortabilă; speram totuşi şi rugam providenţa să vegheze asupra lui

Francis ca să o poată pune la punct în cursul călătoriei, lucru de care eram convinsă că Francis era capabil. De aceea, când ne-am luat rămas bun la Plymouth, eram foarte calmă, deşi fizic epuizată.

Apoi, ori unde mergeam, mă întâmpinau trei întrebări: „De ce? Unde? Când?”

„De ce întreprinde aşa ceva?” Răspundeam: „Pentru că îi place această viaţă, i se potriveşte”.

„Unde?” întrebarea îşi găsea răspunsul în poziţia navei, devenită celebră cu fiecare zi; cititorii începeau să caute ştirea în ziarele care patronau expediţia, şcolile îşi procurau hărţi ca s-o urmărească.

„Când?”, se completa sub forma „Când va ajunge?” la diferitele jaloane de pe drum: Capul Bunei Speranţe, Capul Leeuwin, Strâmtoarea Baas şi, mai târziu, Capul Horn.

Cu câteva luni înainte de plecarea lui Francis îmi rezervasem bilet pentru călătoria în Australia la bordul „Orianei”, care pleca la sfârşitul lui octombrie 1966; stabilisem să ne vorbim prin radio în timp ce eram pe vapor, căci dacă toate mergeau bine, trebuia, într-o anumită perioadă, să ne aflăm la distanţă de mai puţin de 500 mile; nu aveam niciun motiv să cred că lucrurile nu vor merge bine. Trebuie să precizez că, spre deosebire de părerea multora, *nu* am avut multe convorbiri prin radio cu Francis: de două ori, cred, după plecarea din Anglia, o dată când mă aflam pe „Oriana” şi de câteva ori înainte şi după escala de la Sydney, apoi la sosirea la Plymouth. Restul timpului, ca toţi ceilalţi, luam cunoştinţă din ziare de ştirile emise de Francis de două ori pe săptămână. Totdeauna mi se citeau prin telefon relatările lui, înainte de a fi apărut. Nu voiam să vorbesc direct cu Francis, ştiam bine ce muncă era necesară pentru a menţine postul de radio în stare de funcţiune şi pentru a prepara relatările, apoi nu voiam să-i abat de la preocupările sale prin veşti despre treburile de acasă.

În acea perioadă aveam un cerc întreg de credincioşi care se rugau pentru reuşită, dădusem aproape douăzeci şi cinci de imagini unor amici care le-au solicitat, din America, mai târziu din Australia. Parohul bisericii noastre St. James din Piccadilly şi cel al bisericii surori, St. Ann din Soho, care foloseşte mica capelă St. Barnabas, se rugau pentru el cu ocazia fiecărui serviciu religios.

La sfârşitul lui octombrie am plecat spre Australia la bordul „Orianei" şi numeroşi pasageri, îngrijoraţi, mă întrebau mereu: „Aveţi noutăţi?" „Cum merg lucrurile?" „Nu sunteţi îngrijorată?" întotdeauna răspundeam: „Nu, nu sunt îngrijorată de soarta lui", ceea ce era adevărat. Nu mă putea înşela marea mea credinţă.

În tot timpul expediţiei, numai de trei ori am fost într-adevăr îngrijorată. Prima dată, la bordul „Orianei". Încercam să stabilim legătura cu Francis şi îl auzeam repetând: „Mă îndrept spre Freemantle, mă îndrept spre Freemantle dintr-un mesaj primit din partea ziarului „Guardian" de la Londra ştiam că se stricase cârma automată.

Când am primit mesajul lui Francis, şeful radioului de pe pachebot mi-a spus: „Sper că nu va merge la Freemantle, ar fi un eşec. a l-am răspuns: „Vom mai vorbi mâine, poate că situaţia se va schimba". Eram foarte aproape de Freemantle şi pentru mine se punea întrebarea dacă trebuia să debarc acolo. Era însă inutil să-mi fac gânduri; ca de obicei, am dormit adânc şi a doua zi am găsit trecută pe sub uşă o foaie de hârtie pe care era scris: „Totul în regulă, continuă drumul spre Sydney". Seara următoare (17 noiembrie) am stat de vorbă, pe parcursul a 1.000 mile de ocean.

Celelalte două ocazii de îngrijorare au fost din cauza celor pe care îi ştiam că urmăresc sosirea navei „Gipsy Moth" la Sydney, apoi la Plymouth; cunoşteam cazuri de nave deteriorate de şalupele ziariştilor prea entuziaşti. Ar

fi fost îngrozitor ca, atât de aproape de ţel, un asemenea accident să compromită totul.

În timpul şederii la Sydney, pregătind a doua parte a călătoriei, cei ce I-au finanţat, presa, prietenii au depus o enormă stăruinţă pentru a-l convinge pe Francis să abandoneze. Nu am dat nicio atenţie acelor încercări. Pentru mine era absolut de necrezut ca Francis să nu reia călătoria, să abandoneze. În acea perioadă am primit sute de scrisori, de la tot felul de oameni, care spuneau că s-au rugat pentru Francis şi că au urmărit cu interes progresele realizate. Nimeni nu mi-a spus în faţă: „Nu-I lăsaţi să plece din nou!” Este interesant acest lucru, căci ori gândeau că părerea mea nu avea nicio greutate, ori nimeni nu îndrăznea să pronunţe asemenea cuvinte în faţa mea, atât de evidentă îmi era încrederea.

Comunicaţiile cu „Gipsy Moth IV” au fost admirabil puse la punct mulţumită oamenilor extraordinari care s-au ocupat de ele.

Când a plecat de la Sydney, Francis spune că-l chinuia gândul de a nu mă mai vedea niciodată. Cât despre mine, eram absolut sigură că ne vom întâlni, deşi ştiam de uraganul care-l ameninţa. În seara când a transmis la radio ştirea şavirării, a cerut operatorilor să aştepte pân’, a dimineaţa ca să-mi comunice vestea şi le-a spus că nu avea nevoie de niciun ajutor. Gazda mea, Bar Eaton, m-a deşteptat la ora şapte dimineaţa şi îmi amintesc că am regretat că s-a deranjat aşa devreme. Ea mi-a transmis mesajul şi eu însămi m-am mirat de calmul cu care am primit vestea. Mi se pare că primul meu gând a fost: „Ce păcat că toate lucrurile atât de frumos aranjate sunt acum o adevărată harababură!” Soţul gazdei, Hugh Eaton, mi-a propus: „Ar trebui să-i înştiinţaţi pe Sir Alan Mac-Nichol (Comandantul-şef al Marinei australiene), s-ar putea trimite un elicopter”. Am reflectat calm, apoi mi-am spus că aşa ceva nu i-ar face plăcere lui Francis. Probabil că nu

vrea să fie deranjat şi cu vântul care sufla din direcţia potrivită, dacă voia, ar fi putut reveni liniştit la Sydney; dar nu eram de loc convinsă că o să procedeze astfel. Am telefonat totuşi operatorului-şef de la radio Sydney ca să-mi repete mesajul şi l-am întrebat: „Cum ţi s-a părut ca stare de spirit?” Mi-a răspuns: „Bine, ca de obicei, plin de vioiciune şi a accentuat că nu avea nevoie de ajutor; sunt sigur că totul va merge bine”. Operatorii-radio aveau şi ei încredere în Francis.

În seara aceea am putut vorbi cu el şi mi-a cerut să notez relatarea şavirării. Am stat de vorbă aproape o oră; avea moralul bun şi mi-am dat toată silinţa să-i încurajez.

Am părăsit Sydney-ul la o săptămână după Francis şi am stat câtăva vreme la Hong Kong. Pachebotul „P. and O. Himalaya” făcea escală acolo şi m-am dus să vorbesc cu comandantul, căci nava sa fusese lovită de un val uriaş în Marea Tasmaniei, în aceeaşi noapte în care „Gipsy Moth” şavirase. „Himalaya” captase mesajul radio al lui Francis şi comandantul a cerut radiofonistului să înregistreze la magnetofon spusele lui Francis; luase această hotărâre când a prins cuvântul „şa virare”, crezând că va fi nevoie să-i vină în ajutor. Dar auzind că Francis nu voia să fie ajutat, ofiţerii s-au reunit şi au hotărât să-şi urmeze ruta lor. Am fost emoţionată auzind înregistrată vocea lui Francis, atât de clară şi de categorică în timp ce chema Sydney-ul, cerea buletinul meteorologic etc.

La Hong Kong toţi îmi puneau aceleaşi întrebări: „Cum de nu sunteţi îngrijorată?” „Care este secretul dumneavoastră?” Întotdeauna îmi era greu să răspund, dar în niciun caz nu doream ca cineva să se îngrijoreze de soarta lui Francis, căci astfel se putea provoca o forţă negativă şi cred în puterea gândirii.

Întoarsă la Londra cu avionul, mă aşteptau ziariştii cu întrebarea, când, după părerea mea, Francis urma să dubleze Capul Horn? Am răspuns: „Pe la 20 martie”, şi

încă o dată evenimentele mi-au dat dreptate. Nu era pe baza unui dar de ghicitoare, ci rezultatul unei judecări foarte serioase a situaţiei. În afară de aceasta, moralmente mă simţeam foarte aproape de Francis. Pot spune că în gând am făcut întreaga călătorie împreună cu el.

După întoarcerea acasă m-a vizitat un om interesant, Fratele Mandus. El a fondat o mare grupă de rugăciuni pentru bolnavi şi pentru toţi cei în nevoie, a lansat o Cruciadă mondială pentru sănătate şi în fiecare zi, împreună cu adepţii săi, se rugau pentru Francis. Am înregistrat la magnetofon un mesaj pe care i l-am dat ca să-i folosească în ajutorul bolnavilor lui, în lumea întreagă.

Poate că pare ciudat, dar în cursul călătoriei lui Francis nu am avut nicio noapte de insomnie. Fără îndoială, pentru că am încredere atât de profundă în forţa spirituală. Aş vrea să citesc câteva rânduri dintr-o scrisoare pe care mi-a trimis-o artistul Claude Muncaster. După ce vorbeşte de semnificaţia acestei expediţii pentru naţiunea întreagă şi pentru cei tineri, el adaugă: „Expediţia are şi o altă semnificaţie, încă mai importantă: este exemplul forţei pe care o capătă gândirea miilor de persoane care nu se mulţumesc să facă doar simple urări de reuşită. Totdeauna se întâmplă astfel…” El exprima gândirea mea mai bine decât aş putea s-o fac cu cuvinte proprii.

Încrederea mea se mai sprijinea apoi şi pe ceea ce cunosc despre navigaţia oceanică. Nu am navigat niciodată în zona „Roaring Forties”, dar am traversat de două ori Atlanticul împreună cu Francis. Cunoşteam posibilităţile lui, ştiam că se pregătise atât de bine şi că era inutil să-mi fac temeri. Fără încetare, aveam impresia că mă sprijinea o forţă exterioară. Am fost foarte intrigată de un fapt curios: Francis a terminat înconjurul globului la 11 aprilie, aniversarea naşterii mele; pentru mine a fost mai mult decât o simplă coincidenţă.

ANEXA 1

Jurnal de bord

Următoarele şase pagini sunt reproduceri din caietele Jurnalului de bord. Prima pagină cuprinde notele scrise la 14 octombrie 1966 şi prezintă calculele necesare pentru observaţiile la soare prin vechea metodă lungă. Pe această pagină sunt calcule numai pentru două observaţii. Pagina opusă este din jurnalul de la 21 mai 1967, cuprinzând calcule pentru şase observaţii la soare, executate după metoda rapidă. Următoarele două pagini reprezintă notele pe zece ore din ziua de sâmbătă 20 mai. În timpul călătoriei am umplut şase caiete cu note zilnice, în afară de caietele cu notaţii referitoare la convorbirile radio. Pentru comparaţie, ultimele două pagini sunt reproduceri din jurnalul ţinut la bordul lui „Cutty Sark”, în călătoria acestuia dus-întors din 1885, în care s-au bătut toate recordurile precedente. Întregul jurnal este cuprins în circa 40 de pagini ca acestea. În timpul călătoriei mele le-am avut cu mine, în facsimil, prin bunăvoinţa Asociaţiei „Cutty Sark” cu a cărei permisiune aceste pagini sunt reproduse aici.

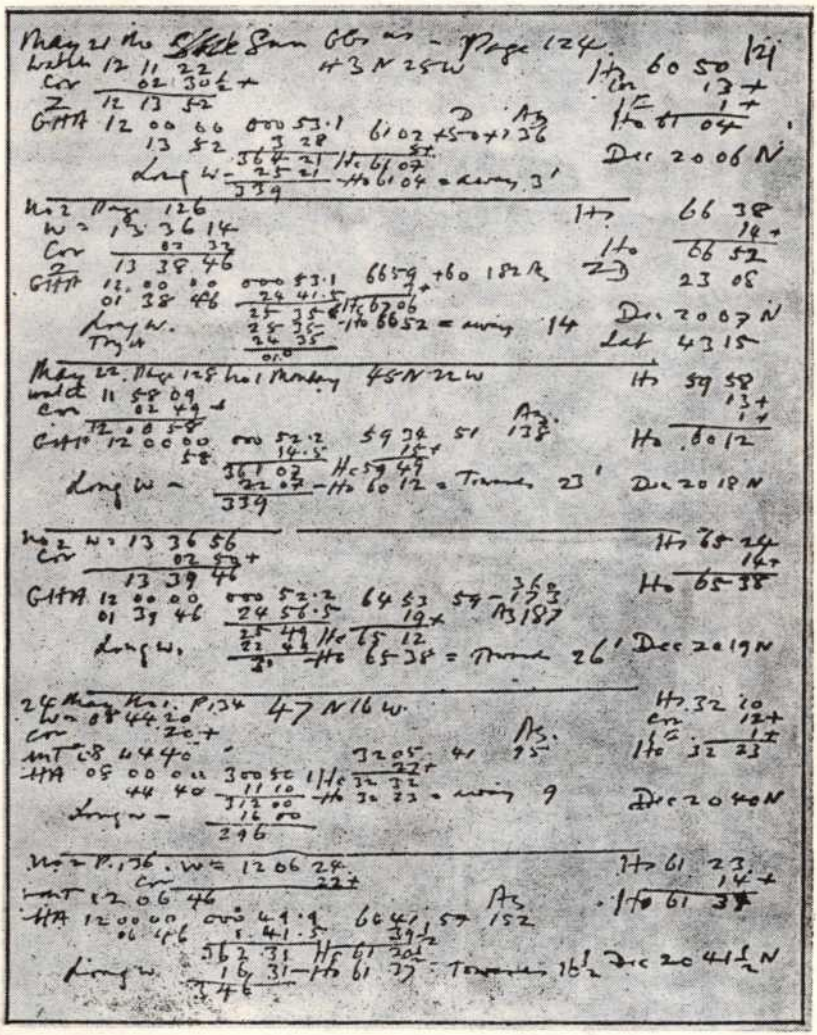
14 Oct Sight Reduction. (8 mins Lab T.)

No 1. G.M.T 09 21 25 · Hs 46 14½ Run 23 50·T. Lat 37 08½ S
GHA 0 08 00 00 303°27·8' IE -4 Long 00 22½ E
01 21 25 20 21·3 Cor +12½ Dec 08 02 S
Long E + 323 49 22·8 Ho 46 23
LHA 324 11½ Az
35 48½

Log Hav 35 48½ 8·97548 L.Sin ZHA 35 48½ 9·76716
Log Cos 37 08½ 9·90154 L.Cos dec 9·99572
Log cos 08 02 9·99572 L.Cosec 34.4334 10·16166
8·87274 9·92454
Hav d Lat 29 06½ ·07459 Az 57°
·06315
4334 = 34 = ·13774
Hc = 46 26
-Ho 46 23 = 3' away

No 2. G.M.T 11 56 48 Hs 60 36 Lat ~ alone.
GHA 0 10 00 00 333 28·1 14·IE Long ~ alone.
01 56 48 29 12·0 13+Cor Dec 08 05 S.
Long E + 00 22·5 Ho 60 45
36 302·6

Log Hav 03°02·6' = 03°12·6' 6·94663 L.Sin 03°02·6' 8·72236
Log Cos 37 08½ 9·90154 L Cos dec 9·99566
Log cos 08 05 9·99572
6·74383 L Cosec 34.29½' 10·31193
·00056 36° 9·03119
Hav d Lat 29 03½ ·06294 Az 6°.
29°11½' = 34 = ·06350 = 354
Hc = 60 48½
-Ho 60 45 = away 3½'



Sat 20 May.

0343 80 444.6 7.8k(l) 160° 16K
15 25K

Dropped main mil.
Baro 10.30 down 2 m nights

0555 70 462.4 8.1k(l) 130° 20K

0815 90 481.3 8.1k(l) 140° 20K

0900½ Sun night. 487.9 Temp 23K at 0849 - 18½m = 70½
Pkr 115

0913 95 489.0 8.0k(l)

1115½ Alt 0913 ↓ Climb Rate more
Ch 0915 22½ 27½ = 1150
W 0912 09½ 2839 - 54½ = 2745

1104 Sun night. 503.5 Temp 8K 7.4K at 8½ - 18½ = 69T
S.T. Pkr 115
8
1107 85 504.0 8.1k(l)
1142 Baro 10.27 down 3 m. 8 km

1154½ Sun night. Pkr 115
V7 = 76.8K 75°C 18½ 65.7K 83°C 64½ 45K 90° 25° 60½

20 May 1800N 90 510.9
Obs 2h 3 p.l on Pic Berth mark 60 + 18½ N = 78½ M.
42 24 N Dist 6 45' . 380.
28 KOW 48 6 deg 696
Run 179. Lift To Flyn 44 11.20

1326½ 105 522.3
115
Wind from 275°

1358½ 120 525.8
(0146) Sun 6 deg pole and 8 gybe.

0345 Had rather fun in the boat only just
undercut with the R wind up to
25 knots. The Hoover was at the end of
the scale 10 k for quite long periods
making the time round 35 h. Anyway?
reluctantly re bandaged my arm to keep
the sea place away from clothes and
things. Put 2 stacked M on opposite
M the main and maggie booms.
I decided that keeping the main was
the best thing to do because if the boom
did come across it could cause havoc:
also it has a strong moment to
turn the boat to wind. I hesitated
quite a time because it is not often
one gets the chance of a 10 knot wind
but the temptation of setting out a
jib enough with my arm as it is
decided me. We are still going up to
10 k without the main but not for such
long periods. The end thing to come in
will be the storm jib and jib. I
I am not happy about.
0413 Daybreak. Turned off P+S running lights
and all cockpit light. Left Cowes on
0625 Drowned American ensign.
530 Dropped the jib and jib also brought in the
pole. Lifted. Hoisted main. Dropped jammy
staysail for repairs to a seam which has
parted again. The wind has veered and is

Ship "Cutty Sark" from Sydney

Nov. 12th 1885. 4 PM. Strong westerly wind & rain and rough confused sea. 4 AM. wind shifted to the N.W. light gale and rough sea. Noon do W. & sea. 4 PM. do Wind & sea Midnight do wind W.N.W.

Lat 48.26 S Long 32.10 W Course N 65 E. Dist 219 miles

13th AM. Strong wind N.W. wind & high sea. Ship constantly filling the decks fore & aft. 4 AM. Do do Noon Strong breeze & clear sky. 4 PM. Do do 8 PM. Decreasing breeze wind veering to the N.W. & clear Midnight

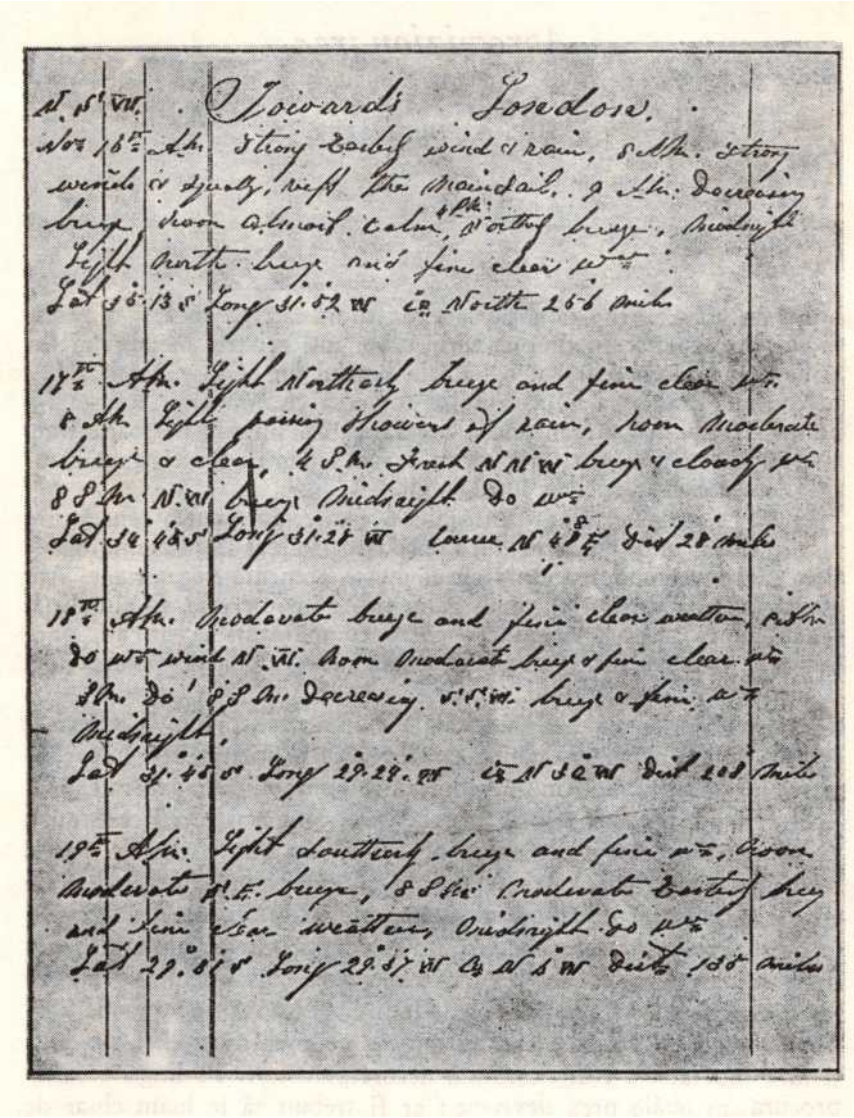
Lat 45.06 S Long 34.15 W Co. N 60 E Dist 242 miles

14th AM. Moderate S.W. breeze and fine clear weather Noon light S.S.W breeze and very fine clear weather 4 PM. Do 8 PM. Do Midnight

Lat 41.43 S Long 32.05 W Co. N 25 E Dist 224 miles

15th AM. Light Southerly breeze & fine clear weather 8 AM. Gentle breeze & clear W. Noon moderate East breeze and fine clear W. 8 PM. moderate breeze & fine clear W. Midnight. fresh breeze & cloudy W.

Lat 39.29 S Long 31.03 W Co. N 4 E. Dist 134 miles



ANEXA 2

Aprovizionarea de

SHEILA CHICHESTER

Întotdeauna aprovizionările au constituit sarcina mea şi o găsesc foarte interesantă. În timpul verii 1956, toţi cei

trei membri ai familiei noastre am petrecut o lună la bordul lui „Gipsy Moth III”; tot timpul Francis a notat absolut tot ceea ce mâncam. Aceasta i-a permis să stabilească cantităţile necesare unei singure persoane timp de 120 zile şi lista aceasta a servit ca bază pentru toate cumpărăturile necesare călătoriei în jurul lumii.

După ce am determinat cantităţile necesare, am avut o consfătuire cu directorul unui magazin din Londra specializat în alimente dietetice, căci Francis dorea să ia cu el multe alimente vegetariene. Am comandat ouă provenind de la găini trăite în libertate. O altă listă, foarte lungă, a fost destinată pentru cumpărături la un alt mare magazin şi am cerut ca totul să se ambaleze în pachete mici, uşor de depozitat şi numerotate.

Cumpărăturile au fost livrate la locuinţa noastră din St. James’s Place 9, unde am destinat o cameră pentru depozitarea şi împachetarea lor definitivă. Am încredinţat responsabilitatea acestor provizii funcţionarilor întreprinderii noastre. Singurul lucru care nu a mers prea bine a fost conservarea ouălor; nu s-au păstrat şi Fracis a trebuit să arunce 14 duzini. După sfatul unui amic el a cerut să fie acoperite cu ceară de albine, deşi până atunci întotdeauna utilizasem în acest scop produsul chimic special denumit Oteg. Condiţiile erau desigur mai diferite căci pentru traversarea Atlanticului ouăle au trebuit să dureze numai 30 de zile. Când a început operaţia de acoperire cu ceară, era foarte cald, nimeni nu prea avea chef s-o facă şi fără îndoială, a fost executată necorespunzător. Pe lângă aceasta, procurasem ouăle prea devreme; ar fi trebuit să le luăm chiar de la Plymouth. Întotdeauna este uşor să fii înţelept după ce ai trecu: printr-o experienţă.

Am procurat numeroase cutii etanşe Tupperware, numerotate şi clasate pentru împachetarea alimentelor. Am făcut două liste, una conţinând toate alimentele în

ordine alfabetică, alta a tuturor cutiilor, cu conţinutul respectiv; de asemenea, am întocmit un plan al locurilor de depozitare la bord, care îi permitea lui Francis să le găsească uşor.

Pe cheiul Turnului Londrei era îngrozitor de cald şi ouăle au fost depozitate aproape de motorul navei „Gipsy Moth”; am observat aceasta în timpul navigaţiei pe Tamisa, înainte de plecare. Probabil că ouăle, prost protejate cu ceară, erau pe jumătate stricate şi în parte răscoapte chiar înaintea plecării lui Francis! Fapt regretabil căci ouăle reprezentau necesarul de proteine într-un regim fără carne şi am fost îngrijorată când am auzit de pierderea lor. Am regretat că nu le pregătisem eu însumi, dar aveam atât de multe lucruri de făcut.

Înainte de plecare, toată vara Francis s-a antrenat cu coptul pâinii într-un mic cuptor aşezat pe reşoul primus din bucătăria de la bord. Pentru el pâinea integrală era excelentă. A mai luat cu sine sămânţa de muştar şi de creson cu scopul de a le pune să încolţească pe o flanelă de bumbac ca să aibă legume proaspete şi să prevină lipsa de vitamină C.

Pentru călătoria spre Australia, Francis nu a fost de acord să ia multe cutii de conserve de peşte şi, după părerea mea, aprovizionarea în această privinţă a fost insuficientă. Pentru întoarcere, I-am convins să îmbarce 100 de cutii. Avea multe alimente naturale, miere, stafide, nuci şi Barmene, produs excelent bogat în vitamina B şi în drojdie de bere, care se conservă admirabil. Nu trebuie să uităm cantitatea importantă de usturoi.

Condiţiile călătoriei fiind dificile şi neavând timp să-şi pregătească alimentele, Francis a ajuns la Sydney cu o mare parte din provizii neconsumate. Am descărcat şi verificat totul, apoi am comandat alte provizii necesare, la firma David Jones. Am preparat o listă cu cantităţile exacte şi după o consfătuire cu conducerea firmei, nu am mai avut

nicio grijă: totul a fost livrat, perfect ambalat, la Escadra regală de iahturi de la Sydney, al cărei secretar ne-a pus la dispoziţie un local foarte aproape de locul unde era nava. Niciodată nu am făcut aprovizionarea în condiţii atât de bune.

Operaţia a fost totuşi o corvoadă, căci am petrecut multe zile cu verificarea şi aranjarea, pe o căldură toridă. Giles m-a ajutat, dar

Planul velaturii lui „Gipsy Moth IV”.

1. Velastraiul mare, 600 picioare pătrate
2. Focul mare, 300 picioare pl trate
3. Focul de drum» 187 picioare pătrate
4. Focul de furtună, 107 picioare pătrate
5. Velastraiul trinchet, 188 picioare pătrate
6. Velastraiul de furtună, 95 picioare pătrate
7. Vela mare, 289 picioare pătrate
8. Vela de capă, 144 picioare pătrate
9. Velastraiul artimon, 350 picioare pătrate 10. Vela artimon, 143 picioare pătrate a trebuit să se întoarcă în Anglia înainte de terminarea operaţiei. Din fericire, am obţinut ajutorul unui admirabil tânăr, Robert Anderson, şi al mamei sale.

În duminica precedentă plecării lui Francis, în timp ce aranjam proviziile la bord temperatura era insuportabilă, 100°F (38°C). Am voit să mă întorc la hotel ca să mă odihnesc un moment şi, fără îndoială, prea obosită, am căzut în cameră şi mi-am fracturat trei ligamente la gleznă. A trebuit să ţin piciorul ridicat în aer timp de trei zile şi restul timpului petrecut în Australia am şchiopătat cu glezna bandajată.

În timpul călătoriei de întoarcere, alimentaţia lui Francis a fost mai bună, probabil mulţumită fructelor proaspete perfect ambalate şi proviziei abundente de cartofi. În prima parte a călătoriei, cartofii i-au lipsit; de fapt, în epoca plecării, în magazinele engleze se găseau

doar cartofi noi şi ne temusem că nu se vor conserva. În timpul călătoriei a dus lipsa cartofilor, apoi a mai intervenit şi pierderea ouălor. Noroc că a avut praf de ouă.

Mic glosar nautic la ediţia în limha română

A

(*a*) *abate*; acţiunea care, în navigaţia cu vele, are drept rezultat mărirea unghiului dintre direcţia vântului şi planul diametral al navei (a abate *sub vânt*).

(*a*) *acosta*: a veni cu bordul navei la un chei sau lângă altă navă.

(*a*) *amara*: a fixa un obiect la bordul unei nave pentru a nu se deplasa din cauza mişcărilor navei.

ancorator: dispozitiv folosit la navele cu vele pentru *fundarisirea ancorei cu traversa*. Este format dintr-o placă metalică înclinată, pe care este aşezată ancora şi din mai multe lanţuri (*boţuri* de ancoră) fixate cu un capăt la placă şi cu celălalt capăt la pârghia de manevră a ancoratorului. La acţionarea pârghiei de manevră *boţurile* se desfac şi ancora eliberată *se fundariseşte*.

ancoră cu traversă (*ancoră amiral*): ancoră cu braţe fixe, prevăzute cu gheare care se înfig în fundul apei. La extremitatea superioară a fusului ancorei este montată o bară de oţel, denumită traversă, dispusă perpendicular pe planul braţelor, servind la întoarcerea ancorei ou gheara în jos pentru a o fixa când este trasă pe fund de lanţul respectiv.

ancoră de derivă (*ancoră de furtună*): con sau piramidă din pânză rezistentă, de vele, cu deschidere de 80 – 90 cm, menţinută cu ajutorul unui cerc metalic şi remorcată de o *parâmă* rezistentă. Cu ajutorul ancorei de derivă lăsată la *provă* se menţine nava cu *prova în vânt*, datorită rezistenţei pe care o opune când ancora de furtună este trasă prin apă.

ancorot: ancoră mică cu braţe fixe şi în general cu traversă mobilă.

anemometru: aparat pentru măsurat viteza vântului, format dintr-o morişcă cu palete sau cupe, cuplată la un contor.

antropic: interval de timp necesar pentru ca Soarele să treacă de două ori consecutiv prin *punctul vernal*.

arboradă: parte a *greementului* cuprinzând ansamblul *arborilor*, *vergilor*, *ghiurilor* şi *picurilor*.

arbore: construcţie de lemn sau metalică, verticală sau uşor înclinată, care susţine *velatura*, antenele de radio şi dispozitivele de semnalizare. Când arborele este format din mai multe bucăţi, acestea poartă următoarele denumiri: coloană, ceea ce pătrunde în puntea navei; arborele gabier, în prelungirea coloanei, arboretul, partea superioară a arborelui. *Velierele* pot avea mai mulţi arbori (catarge).

arbore artimon: arborele din *pupa*.

arborele trinchet: primul arbore vertical, începând din provă.

ardenta: tendinţa unei nave cu vele de *a veni în vânt*. Amploarea acestei tendinţe depinde de situaţia centrului de rezistenţă a apei, în raport cu centrul de *velatura*. Când nava este ardentă, centrul de rezistenţă laterală a apei se nflă înaintea centrului de *velatura*.

asietă: starea de înclinare longitudinală a navei, exprimată prin diferenţa de *pescaj* dintre *prova* şi *pupă*; este normală, când *pescajul prova* este egal cu *pescajul pupa*.

axa polilor cereşti: axa polilor geografici (nord şi sud) prelungită la infinit.

azimut: arcul de orizont sau unghiul la centru corespunzător al unui astru, măsurat de la nord în sens retrograd până la verticala astrului, putând lua valori de la O-360°.

B

baba: stâlp solid metalic, de formă specifică, fixat pe

chei sau pe puntea navei, utilizat pentru legarea navei la chei.

babord: partea laterală din stânga planului longitudinal al unei nave, privind de la *pupa* spre *provă*.

balansină: *manevră* fixă, folosind la susţinerea *vergilor*, *ghiurilor* şi *picurilor*; poartă denumirea dispozitivului pe care-l susţin (balansina *ghiului*).

bandulă: pară de lemn, lestată în interior, de care este *matisită o saulă* lungă; de *saulă* se leagă *parâma* care trebuie dusă la chei sau la bordul altei nave. Marinarul dă în prealabil bandulei o mişcare de rotire, apoi o lansează, spre chei, de unde cu ajutorul *saulei* se trage *parâma* respectivă.

Beau fort (scara): tabel cuprinzând criterii de apreciere a forţei vântului, de la 1 la 12°; aprecierea se face după aplectul velelor şi starea mării.

bigă: instalaţie la bordul navei pentru ridicarea încărcăturilor. Se compune dintr-un *scondru* prins de *arbore*, putând pivota în jurul acestuia şi având în celălalt capăt un *palane* cu ajutorul căruia se poate ridica o încărcătură de pe chei şi da o mişcare de rotaţie laterală până deasupra punţii sau *bocaportului*> unde este lăsată în jos. La descărcare, manevra este inversă.

bocaport: deschidere în punte, prin care se încarcă şi se descarcă magaziile navei.

bompres: mic catarg orizontal sau uşor înclinat, fixat la *prova* unei nave cu vele, pe care se ridică *focul* sau *focurile*.

bordaj: ansamblul fâşiilor metalice sau de lemn care învelesc etanş osatura unei nave. La navele din lemn, bordajul e constituit din scânduri de lemn (*file*) fixate de osatură prin şuruburi, etanşarea obţinându-se prin *călăfâtuire*.

boţ de ancora: bucată scurtă de lanţ având un capăt prins cu un inel de puntea navei, iar celălalt capăt al

lanţului având un cârlig. Este utilizat la fixarea lanţului de ancoră, când aceasta este la post.

brizant; val care se sparge în apropierea ţărmului, lovindu-se de fundul puţin adânc sau de stânci.

C

cabestan; aparat de ridicat prin tracţiune cu ajutorul unui cablu sau lanţ* având ca piesă principală una sau două tobe coaxiale şi cu axă de rotaţie verticală; serveşte pe navă pentru ridicarea ancorei sau pentru manevra de apropiere la mal când acostează cu *pupa*.

cabotaj: navigaţie cu scopuri comerciale, de-a lungul coastei, în special între porturile aceleiaşi ţări.

cală: încăpere situată sub puntea principală a unei nave cu o singură punte „sau între fund şi prima punte, denumită punte inferioară; în cală se depozitează diferite materiale; instalaţie portuară pentru construit sau reparat nave, având un plan înclinat folosit pentru lansarea sau ridicarea prin ha*laj a* navelor.

calm ecuatorial: zonă situată de-o parte şi de alta a ecuatorului, între zonele alizeelor; vânturile sunt slabe şi rare, cerul noros şi precipitaţiile abundente; presiunea atmosferică este scăzută.

calm tropical: zonă situată între latitudinile 30 şi 35°, caracterizată prin vreme caldă şi frumoasă.

calm plat: stare a mării, în care suprafaţa apei nu are niciun fel de ondulaţii.

canistrelă: inel metalic care serveşte la învergarea pe strai a velei.

capă (a ţine la: a schimba direcţia şi drumul navei, faţă de drumul urmat, pentru a menţine o asemenea alură în ratport cu vântul şi valul, încât să se obţină maximum de siguranţă împotriva răsturnării, luării de apă sau avariilor. În general, o navă cu vele ţine capa având vântul la circa *6 carturi* din *provă*; în această poziţie, nava are viteză redusă şi merge în derivă, formându-se în *bordul* în care

bate vântul un *siaj* transversal liniştit, scutind astfel *bordul* dinspre vânt de loviturile valurilor. În timpul capei se menţin ridicate un minimum de vele. Dacă nava nu este bine echilibrată sub vele, are tendinţa de a se abate cu *prova* în vânt (capă *ardentă*), poziţie periculoasă, deoarece *arborii* pot fi avariaţi din cauza şocurilor primite de navă prin izbiturile valurilor.

capă seacă: alura de *capă* luată de o navă cu vele când toate velele sunt strânse, cu excepţia *velei de furtună*.

capă moale: alură de *capă,* când nava nu este bine echilibrată sub vele şi, ca urmare, *prova* are tendinţa de a se abate *sub vânt*.

cap la compas: direcţia de mers a unei nave exprimată prin unghiul format între *linia de credinţă* şi linia indicată de nord, la *compas*.

carabinieră: cârlig menţinut închis cu ajutorul unui resort.

carenă: partea exterioară a corpului unei nave, aflată sub *linia de plutire*.

carlingă: piesă de legătură longitudinală, fă a înd parte din scheletul de rezistenţă al navei.

cart: interval de timp (patru ore), cât durează serviciul unui schimb la bordul unei nave.

cart: a 32-a parte din *roza vânturilor*, adică 11 1/4° din 360°. Cu ajutorul acestei unităţi de măsură se exprimă drumul aproximativ al unei nave cu vele şi direcţia vântului.

carte-pilot: broşură publicată de servicii hidrografice, cuprina înd informaţii care nu sunt indicate pe hărţile maritime, de exemplu descrierea coastei, repere la uscat, treceri periculoase, date referitoare la *maree*, valuri, curenţi locali, locuri de ancorat etc.

călăfătuire: operaţie constând din umplerea spaţiului dintre *filele bordajului* sau ale punţii cu un amestec de

cârlţi şi smoală, denumit calafat.

(*a*) *cade a travers*: (vezi *travers*).

centru de deriva: punctul de aplicare a rezultantei forţelor de rezistenţă a apei asupra carenei navei, când aceasta derivează (se deplasează lateral).

centru de velatură: punctul de aplicare a rezultantei presiunilor vântului asupra *velaturii* navei cu vele. Centrul de velatură se află deasupra *centrului de deriva* al navei, din care cauză nava ia întotdeauna o înclinare sub vânt.

cerc orar al unui astru: semicercul care uneşte cei doi poli ai sferei cereşti, trecând prin astrul respectiv.

cheie de lanţ: unitate convenţională de măsură pentru lungimea lanţului de ancoră. Obişnuit, o cheie de lanţ are 25 m. Lungimea exprimată în chei se marchează prin brăţări montate pe zaua de legătură dintre cheile lanţului, astfel că după numărul brăţărilor se poate determina câtă lungime de lanţ a fost lăsată la apă odată cu ancora.

chila: piesă principală din osatura navei, situată la fund în planul longitudinal al navei, de care se prind coastele şi *carlinga* centrală. Chila este o piesă continuă pe întreaga lungime a navei, având fixate *etrava* la *prova* şi *etamboul* la *pupă*.

ciclon: *sistemul baric* în care *izobarele* închid o depresiune, presiunea scăzând de la periferie spre centru. Într-un ciclon vântul de la suprafaţa pământului girează în sens invers acelor unui ceasornic în emisfera nordică şi în sensul acelor în emisfera sudică.

cârmă: organ de formă plată, orientabil în jurul unui ax, servind la menţinerea sau schimbarea direcţiei de mers a navei.

cârmă automată: dispozitiv aplicat la cârma navelor mici cu vele, ale navigatorilor solitari. Dispozitivul care este pus în funcţiune când navigatorul solitar nu stă la cârmă, este acţionat de o paletă pivotând pe un ax şi care

îşi schimbă orientarea în funcţie de direcţia vântului. După ce a echilibrat velatura, navigatorul solitar *amarează echea*. Dacă nava, dintr-o cauză oarecare, se abate de la drumul fixat, paleta dispozitivului continuă a-<şi menţine poziţia iniţială faţă de vânt, făcând ca dispozitivul să acţioneze asupra cârmei principale, care în mod automat aduce nava la drum.

cliper: velier mare, foarte rapid, folosit în secolul al XIX-lea, iniţial pentru contrabanda de opiu, apoi pentru transporturi de ceai şi mărfuri. Avea o velatură foarte dezvoltată şi o formă specială a corpului navei, datorkă cărora era cea mai rapidă navă din epoca respectivă.

cocă: partea navei alcătuită din schelet şi înveliş.

cocpit: spaţiu neacoperit de punte, situat la *pupa* sau la centrul navelor mici cu vele.

compas de drum: compas montat în faţa timonei, după care se menţine drumul navei. La navele mai mari se foloseşte şi un compas etalon situat deasupra comenzii, ferit de orice perturbaţii magnetice, care serveşte la controlul compasului de drum şi la luarea relevmentelor.

compas (magnetic): busolă marină, aşezată în cutia compasului, prevăzută cu suspensie cardanică, ce asigură poziţia orizontală faţă de mişcările navei. Un ¿istem de mai multe ace magnetice dispuse paralel şi fixate pe un disc alcătuiesc roza compasului. Această roză se poate roti liber în cutia compasului, în jurul unui ax vertical ce trece prin centrul rozei. Axa magnetică (linia N-S) a sistemului de ace magnetice coincide cu linia nord-sud a rozei, care este gradată de ia O-360°.

copastie: bordură de lemn, montată orizontal la partea superioară a *parapetului* navei.

cronometru de bord: aparat servind la determinarea precisă a *timpului mediu la Greenwichy* în funcţie de care sunt exprimate coordonatele aştrilor şi *efemeridele* nautice.

crucetă: *vergă* fixată transversal pe arborele unei nave cu vele; măreşte puterea de sprijin a *şarturilor* care trec prin vârful ei.

culisor: piesă prin intermediul căreia se poate executa o mişcare de alunecare pe un element de ghidare.

culminaţie: poziţia unui astru, atunci când în cursul mişcării diurne a sferei cereşti astrul se află în meridianul superior al observatorului.

cujetă: pat în cabina unei nave, cu margini mai ridicate pentru a împiedica pe cel care doarme să cadă pe timp de *ruliu*. Pe „Gipsy Moth IV" există şi o cuşetă specială, *de veghe*, care permite navigatorului solitar, fiind culcat, să ţină tub observaţie diferite aparate pentru dirijarea mersului navei.

D

decunaţia unui astru: arcul de *cerc orar* al astrului sau unghiul respectiv la centru, măsurat de la *ecuatorul ceresc* până la astru.

declinaţie magnetica: unghiul format de direcţia nord adevărat (planul meridianului astronomic sau geografic) cu planul meridianului magnetic (nordul magnetic). Declinaţia este pozitivă când meridianul magnetic este la est faţă de cel astronomic (declinaţie estică) şi negativă în caz contrar (declinaţie vestică).

(*a*) *deferla*: spargerea şi împrăştierea crestei unui val.

deplasament: volumul apei dislocate de *opera vie* a corpului navei, practic măsurat în tone a 1.000 kg.

deplasament standard: corespunzător încărcării standard internaţionale, se măsoară convenţional în tone engleze (1 t engleză – 1 016 kg).

deriva: unghiul dintre *chila* navei şi direcţia de deplasare a navei, format sub acţiunea vântului sau a unui curent marin.

diferenţă de pescaj: diferenţa dintre pescajul *prova* şi

pescajul *pupa*.

dinghy: sinonim cu pui; ambarcaţie mică, de lemn, cu două rame, servind pentru curse şi lucrări de corvoadă la bord, sau ambarcaţie mică de salvare, confecţionată din cauciuc şi umflată pneumatic în caz de nevoie.

dreaptă de înălţime: linie de poziţie astronomică determinată de înălţimea observată la un astru. Punctul (poziţia) unei nave este determinat de intersecţia a două sau trei drepte de înălţime la aştri diferiţi, sau la acelaşi astru, la intervale de timp. Mai precis, dreapta de înălţime poate fi definită ca tangenta geometrică la cercul de înălţime, care este totalitatea punctelor din care o infinitate de observatori măsoară aceeaşi înălţime la un astru, la un moment dat, centrul acestui cerc fiind proiecţia terestră a astrului respectiv.

(*a*) *dubla* (un cap): a naviga în jurul (unui cap).

E

eche: piesă de lemn, montată la capătul axei cârmei, servind la manevrarea cârmei.

ecliptica: drumul aparent descris de soare pe *sfera cerească* în timp de un an, *în sens direct*.

ecuator ceresc: planul perpendicular pe axa *polilor cereşti*, trecând prin centrul *sferei cereşti*.

efemeride: tabele întocmite pe baza calculelor observatoarelor astronomice, cuprinzând date precise referitoare la mişcarea şi situaţia în timp a soarelui, planetelor şi altor aştri importanţi; sunt folosite pentru calculele de navigaţie.

etambou: piesă groasă prin care ce termină *chila* spre *pupa*. Ca şi *etrava*, constituie una dintre piesele principale ale osaturii longitudinale a navei.

etrava: piesă groasă cu care se termină *chila* spre *provă*.

F

far: instalaţie echipată cu o sursă luminoasă, montată

deaswpra nivelului mării, care serveşte ca reper pentru navigaţia maritimă şi fluvială în timpul nopţii. Caracteristicile farului (înălţime, sector de vizibilitate, putere luminoasă, intervale între eclaturile luminoase) permit identificarea pe timpul nopţii. Caracteristicile sunt trecute an Cartea farurilor şi pe hărţile marine; ansamblul vergilor, *velelor* şi *manevrelor* unui *arbore*; exemplu, farul *prova*.

fathom: unitate engleză de măsură de lungime prin care se indică pe hărţile maritime adâncimea la care se află fundul; este egală cu 2 yarzi sau 1, 82 m.

forţă: fâşie de pânză din care se confecţionează vela, cusând mai multe una de alta.

(*a*) *fila*: a da drumul încet unei *saule* sau *parâme*.

filare de ulei: împrăştiere de uleiuri vâscoase (vegetale sau de peşte) *în vântul navei*, la o distanţă de circa 10 – 15 metri prin intermediul unor saci de pânză plutitori, legaţi de bord cu o *parâmă*, în caz de mare agitată, atunci când nava ţine la capă. Uleiul se întinde k* suprafaţa apei sub forma unei pelicule care împiedică aderenţa dintre văiu ţi val; rezultatul este că valurile cu creastă se transformă în *hulă*, reducând posibilitatea de a lua apă precum şi efectul mecanic datorat spargerii valului de corpul navei. Sub acţiunea vântului şi valurilor, nava fără viteză derivează mult mai repede decât pata de ulei de la suprafaţa apei.

filă: scândură de lemn fixată pe osatura unei nave şi formând *bordajul* acesteia.

flux (maree înaltă): ridicarea nivelului apei, datorat *mareei*.

foc: velă triunghiulară aflată la *provă*, *învergată* pe *straiurile arborelui trinchet*.

frecvenţă de pericol: acea frecvenţă folosită în radionavigaţie, fixată prin regulamente internaţionale şi rezervată pentru emisiunile radio ale navelor aflate în

pericol. Staţiunile radio de coastă veghează permanent pe această frecvenţă (500 kHz) pentru a capta apelurile transmise.

fundarisire: operaţie prin care ancora este lăsată să cadă în mare de pe un *ancorator* sau din *nară* în vederea ancorării.

fungă: *manevră* curentă cu ajutorul căreia se ridică o *vela* sau o *vergă* pe care este *învergată* vela.

fus orar: zonă de pe suprafaţa globului determinată de anumite meridiane şi stabilită pentru a înlătura dificultăţile provocate de diferenţele prea mari ale *timpilor locali*. În acest sistem, în toate punctele, orice fus orar are acelaşi *timp local*, anume timpul meridianului care dl traversează. Globul terestru a fost împărţit în 24 fuse orare: 12 la est şi 12 la vest faţă de meridianul Greenwich, fiecare fus cuprinzând un sector de 15° longitudine. Fusul orar are în centru un meridian principal, care este un multiplu de 15°; limitele fusului orar sunt două meridiane situate la est şi la vest de meridianul principal, la distanţe de 7°30. Diferenţa maximă între ora unui loc al fusului şi timpul local respectiv nu depăşeşte 30 min.

G

gai: *manevră* curentă folosită pentru a orienta o *bigă* sau un *scondru* în plan orizontal, prin rotirea scondrului în jurul axului său vertical.

ghidon: (pavilion de formă dreptunghiulară din a cărui latură exterioară s-a decupat un triunghi. Este folosit în Codul internaţional de semnale; la „Gipsy Moth IV" este un pavilion distinctiv al clubului nautic respectiv.

ghiu: scondru montat articulat la partea inferioară a *coloanei arborelui şi* susţinut la capătul liber de o *balansină*. Pe ghiu se *învergheză* marginea inferioară a velei respective.

girueta: instrument indicator al direcţiei vântului format dintr-o tijă orizontală, terminată la un capăt în

formă de pană. Ansamblul se roteşte în plan orizontal în jurul unui ax vertical; coada cu pană orientează capătul liber ai tijei în direcţia vâninilui, indic în d pe un cadran această direcţie, în grade sau *carturi*.

G.M.T.: timpul mediu la Greenwich (*unghiul orar* al *soarelui mediu*, măsurat de la meridianul Greenwich).

goeletă: navă cu vele, de mic tonaj, cu forme fine, având doi *arbori cu greement aurie*.

grandee: *parâmă* cusută la marginea velei, servind la întărirea acesteia. *greement*: ansarului» format din *arborada*, *manevrele şi velatura* unei nave.

gren: lovitură de vânt de scurtă durată, generată de o diferenţă mare de temperatură între două mase de aer apropiate. Grenurile sunt frecvente în zona *calmurilor ecuatoriale* (Tornados, în Africa Occidentală, Pamperos, la gura fluviului La Plata). Grenurile constituie un pericol foarte mare pentru velierele surprinse cru toate velele ridicate.

(*a*) *guverna*: a menţine sau schimba direcţia de mers a navei cu ajutorul cârmei.

guvernare la compas: a menţine nava pe o direcţie dată, manevrând cârma astfel încât *linia de credinţă* să vină în dreptul gradaţiei compasului care corespunde drumului ce trebuie urmat de navă. La navele cu vele, guvernarea la compas nu se poate face riguros după indicaţiile compasului, ci folosindu-se cu abilitate forţa şi direcţia vântului.

H

«! *habitaclu*: locul *compasului*, construit din lemn sau din metale nemagnetice.

hala): operaţia de tragere a ambarcaţiilor, prin mijloace mecanice sau ani” male, pe apă sau pe cală.

hartă gnomonică: hartă marină având la bază un sistem de proiecţie din centrul pământului pe un plan tangent la elipsoidul terestru într-un punct situat în centrul

zonei de proiecţie. Această hartă se foloseşte la navigaţia o: canică pe mari distanţe (navigaţie pe *ortodromă*) şi pentru *navigaţia radiogoniometrica*, deoarece arcele de cerc mare (*ortodrome*) apar ca linii drepte; *loxodroma* este reprezentată ca o curbă cu concavitate spre ecuator. În proiecţie gnomonică, meridianele apar ca linii drepte convergente spre poli, iar paralelele au forme conice.

harta sinoptica: hartă având calitatea că diversele sale părţi componente şi detalii pot fi cuprinse de la prima vedere.

hublou: ferestruică rotundă în bordul navei, prevăzută cu geam gros şi cu şuruburi de fixare; o garnitură de cauciuc împiedică pătrunderea apei când valurile lovesc în bord.

hula: mişcare ondulatorie a suprafeţei mării, după încetarea unei furtuni, formând valuri de formă regulată, având drept curbă directoare o sinusoidă.

I

Izobara: linia care uneşte puncte de egală presiune atmosferică de pe suprafaţa pământului.

Înălţimea unui astru: unghiul vertical, măsurat de la orizontul observatorului până la astru (valori de la O-90°).

Înclinaţie magnetică: unghiul format într-un anumit loc de pe suprafaţa pământului, între acul magnetic liber suspendat şi planul orizontului. Înclinaţia magnetică ia valori între o şi 90° şi se consideră pozitivă când Polul Nord al acului magnetic se află sub planul orizontului (în emisfera boreală). În emisfera australă Polul Nord al acului magnetic se află deasupra planului orizontului îi înclinaţia magnetică se consideră negativă.

Inclinometru: instrument utilizat la măsurarea unghiului de înclinare transversală a navei. Este format dintr-un pendul având la capăt un indice care, în funcţie de înclinarea navei, se deplasează în faţa unui sector circular divizat în grade.

9 – C» „Gipsi Moth” în jurul lunii *întinzător de bord*: dispozitiv folosit la bordul navelor pentru întinderea *manevrelor* fixe, constând dintr-un manşon cu filet interior la ambele capete (de sensuri inverse) şi din două tije, cu un capăt filetat, iar celălalt furcat, cu ureche sau cârlig.

Învergare: prinderea velei cu marginea de învergare, de verga respectivă.

L

latitudine (9): coordonata geografică a unui punct de pe suprafaţa Pământului, măsurată pe arcul de meridian, de la ecuator până la paralelele punctului respectiv. Latitudinea are valori cuprinse între o şi 90°; dacă punctul este situat în emisfera nordică, latitudinea se consideră nordică sau pozitivă, iar dacă este situat în emisfera sudică, latitudinea se consideră sudică sau negativă.

linie de credinţa: indicaţie pe cutia *compasului*, care materializează plaiul diametral al navei.

linie de plutire: planul teoretic orizontal la nivelul apei liniştite, care împarte corpul navei în două părţi: *opera vie* şi *opera moartă*.

linia internaţionala de schimbare a datei: linie ipotetică, de-a lungul meridianului de 180°, socotită ca locul unde începe fiecare zi calendaristică. În călătoria sa, nava „Gipsy Moth IV* a ajuns în zona *fusului orar* 12 (meridianul fusului orar având longitudinea 180°) care este delimitat de meridianele ±172°30/. Fusul 12 are o oră diferită cu 12 ore faţă de fusul O. În cele două părţi ale fusului 12 (separate de meridianul 180°) ziua are date diferite: între + 172°30/

şi 180°, longitudine estică, ziua are o dată, iar între – 172°30 şi 180° longi tudine vestică, ziua are altă dată, meridianul 180° constituind linia de schimbare a datei. Când o navă trece peste meridianul 180° se menţine neschimbată ora fusului, dar se schimbă data zilei după cum urmează: dacă nava merge spre est, se scade o zi;

dacă nava merge spre vest, se adaugă o zi. Astfel se explică cele „două joi” din cursul călătoriei lui Chichester.

loch: instrument cu care se măsoară distanţa parcursă de navă, uneori prevăzut şi cu dispozitiv de înregistrare a vitezei navei.

loch electric: aparat aflat la bordul navei, format dintr-un ax montat într-un tub, având la un capăt o elice rotită de curentul apei şi la celălalt capăt un dispozitiv electric care înregistrează viteza navei şi numărul milelor parcurse. Un cadran repetitor se află în cabină, pe tabloul cu aparate de bord.

loch manual: vechi instrumemt pentru măsurarea vitezei navei, compus dintr-un sector de lemn de formă curbă, lestat cu plumb la partea inferioară şi legat în labă de gâscă cu o *saulă de remarcă* pe care sunt marcate noduri echidistante. Lochul este lăsat la apă, la *pupa*, când nava este în mers, iar sectorul de lemn este frânat datorită rezistenţei apei, provocând derularea *saulei de remorca*. Timonierul respectiv numără Hodurile desfăşurate pe timp de 30 secunde (a se vedea procedeul de măsurare a vitezei la *nod*).

longitudine: (X): arcul de ecuator terestru măsurat de la meridianul Greenwich spre est sau spre vest, până la meridianul unui anumit punct după suprafaţa pământului (sau unghiul corespunzător la centru). Longitudinea poate lua valori cuprinse între 0 şi 180°, considerându-se estică sau pozitivă dacă punctul este situat în emisfera estică, şi vestică sau negativă, dacă punctul este situat în emisfera vestică.

loxodromă: curba care uneşte două puncte de pe suprafaţa pământului, tăind toate meridianele sub acelaşi unghi. Este curba pe care o descrie pe suprafaţa pământului o navă care ţine un anumit drum. Pentru navigaţia pe distanţe scurte (navigaţie pe loxodromă), se utilizează hărţi marine în care loxodromă apare ca o linie

dreaptă.

lumini de drum sau de poziţie: sunt stabilite prin regulament internaţional şi obligatoriu; toate navele trebuie să le aibă aprinse de la apusul până la ră săritul soarelui. Aceste lumini trebuie să fie vizibile pe o anumită distanţă şi într-un anumit sector, astfel că, de la bordul altei nave noaptea se poate determina drumul pe care merge nava respectivă şi la ce distanţă se găseşte. Luminile de drum sunt: albe la *catarge*, roşii la *babord* şi verzi la *tribord*. Pentru cazul când nava este în imposibilitate de manevră, pusă pe uscat etc. regulamentele internaţionale prevăd lumini de poziţie distincte.

M

manevre: totalitatea *parâmelor* sau lanţurilor folosite la fixarea sau manevrarea elementelor *arboradei*, *vergilor* sau *velelor*. Manevre fixe sunt acelea care fixează elementele *arboradei*, anume, *şarturile*, *pataraţinele*, *straiurilel balansinele*. Manevre curente sunt cele care servesc la ridicarea, strângerea şi coborârea *vergilor* şi a *velelor*.

marangoz: lucrător care execută şi montează piesele de lemn ale corpului navelor de lemn.

marele pavoaz: ansamblul pavilioanelor Codului naţional de semnalizare şi al pavilioanelor naţionale, dispuse în ordinea culorilor şi ridicate la catarg pentru a marca o solemnitate sau onora o personalitate care vine la bord. La navele cu un catarg, marele pavoaz are formă triunghiulară, având ca bază puntea; la navele cu mai multe catarge are formă trapezoidală, baza mare fiind puntea. Noaptea, marele pavoaz este format din becuri electrice pe aceleaşi trasee.

margine de întinsură: marginea inferioară a unei *vele*.

margine de favergare: marginea care se înverghează,

se prinde pe *verga* respectivă.

mascarea velelor: (vezi *vela mascata*).

matisire: împreunare fără noduri a capetelor a doua *parâme* sau a unu? capăt de *parâmă* cu ea însăşi, efectuată prin desrăsucirea şi aşezarea faţă în faţă a celor două capete şi trecerea şuviţelor una peste alta; după această operaţie parâma se înfăşoară şi se *patronează*.

mărul catargului: proeminenţă sferică aflată în vârful *arborelui*.

meridian magnetic: intersecţia planului vertical, care cuprinde direcţia locală a intensităţii câmpului magnetic cu suprafaţa pământului.

merlin: *saulă* subţire, albă sau gudronată, formată din două *sfilate* care servesc la *patronare* şi *matisire*.

milă marină: lungimea arcului de meridian de *V* la latitudinea de 45° r serveşte în navigaţie la măsurarea distanţelor, fiind egală cu 1852 m.

milibar: unitate de măsură a presiunii, egală cu a mia parte dintr-un bar; barul este egal cu I06 barii, baria fiind unitatea de măsură pentru presiune în sistemul G.C.S., egală cu o dină/cm².

mişcare diurnă ţa *sferei cereşti*): mişcare aparentă determinată de rotaţia pământului în jurul axei polilor; este o mişcare uniformă cu sensul de la est la vest (sens retrograd), cu durata de 24 ore.

(*a*) *mola*: a da drumul complet unei *parâme* sau unui cablu.

mură: *manevră* curentă cu ajutorul căreia se întinde spre *provă* colţul de jos al unei vele.

murele la babord: expresie prin care se arată poziţia velierului în raport cu vântul: nava primeşte vântul din *babord*.

murele la tribord: idem, nava primeşte vântul din *tribord*.

N

nara de ancora: orificiu circular sau eliptic în *bordajul*, puntea sau *parapetul*, unei nave, servind la trecerea în afară a lanţului de ancoră.

(*a*) *naviga în bordee*: navigaţia unei nave cu vele, care înaintează în *volte* primind vântul din acelaşi bord.

navigaţie astronomică: navigaţie în largul mării, când nu sunt vizibile repere la coastă; în această situaţie, *punctul* navei se determină prin observaţii la aştri. În navigaţia astronomică, *punctul* navei se poate determina prin calculul separat al latitudinii şi longitudinii, prin observaţii la aştri care ocupă o poziţie determinată pe *sfera cereasca*, sau prin intersecţia a două sau trei linii de poziţie astronomică numite *drepte de înălţime*.

navigaţie estimata: navigaţia în care *punctul* navei este ţinut la zi pe baza drumului stabilit prin indicaţii ale *compasului* şi ale distanţelor parcurse (cu ajutorul *lochului*). Pe harta marină se trasează drumul navei din punctul de plecare şi se măsoară distanţa parcursă în intervalul de timp respectiv; pot interveni erori, datorite vântului, valurilor, curenţilor, erorilor aparatului.

navigaţie radiogoniometrică: navigaţie în care se folosesc fie *relevmente* la navă, luate de la staţiuni de radiogoniometrie de la uscat, fie relevmente luate de la bord la radiofarurile de la uscat.

nod: unitate de măsură a vitezei navelor egală cu o *mila marina* (1 852 m) pe oră. Denumirea vine de la sistemul folosit în trecut pentru măsurarea vitezei navelor cu vele, care consta din numărarea nodurilor *saulei lochului* lăsat în apă la *pupa* şi care se desfăşura într-un interval de timp de 30 (adică a 120-a parte a unei ore). Numărul de noduri desfăşurate reprezenta viteza în *mile marine* pe oră, deoarece nodurile se aflau la o distanţă de 15, 432 m unul de altul, adică la a 120-a parte dintr-o *mila marina*.

nostrom: şeful de echipaj la bordul navei.

O

ochet: capătul unei *parâme* sau sârme, întors în formă eliptică (de ochi)

şi (*matisit*).

opera moarta: partea din corpul navei aflată deasupra liniei de *plutire*.

opera vie: partea din corpul navei, aflată sub *linia de plutire*.

ortodromă: arcul de cerc mare care uneşte două puncte de pe suprafaţa pământului; ortodroma taie meridianele sub unghiuri diferite şi reprezintă distanţa cea mai scurtă între două puncte. Întrucât taie meridianele sub unghiuri diferite, practic nu este posibil să se navigheze pe ortodromă, de aceea navigaţia se execută pe *loxodrome* scurte cât mai apropiate de ortodromă. Pentru navigaţia oceanică pe distanţe mari, se utilizează hărţi marine speciale, în care ortodroma apare ca o linie dreaptă.

P

palane: utilaj pentru ridicat, cu mai mulţi scripeţi în jurul cărora sunt înfăşurate *parâme* sau cabluri, folosind la diferite manevre şi la ridicarea greutăţilor la bordul navelor.

parapet: partea bordului de deasupra punţii superioare.

parâmă: cablu vegetal (din cânepă, manila sau în), metalic (sârmă de oţel)

sau din material plastic folosit la bordul navei.

pataraţină: *manevră* fixă care fixează *arborele* spre *pupă* şi în borduri. Este confecţionată şi întinsă ca şi *şarturile*, dar nu este dublă.

patronare: înfăşurarea capătului unei *parâme* metalice sau vegetale cu *merlin* sau cu un fir de sârmă pentru a-i împiedica desrăsucirea.

pavilion: drapelul naţional ridicat la bordul unei nave.

pavilion de semnalizare: steaguri colorate, pătrate

sau triunghiulare, care în diferite combinaţii servesc la comunicări între nave după un cod naţional său. internaţional.

pavoaz: ansamblul pavilioanelor naţionale şi de semnalizare ridicate pe o* navă, într-o anumită ordine şi în anumite împrejurări (solemnităţi).

pescaj: distanţa măsurată pe perpendiculara ridicată pe *linia de plutire*, *întrelinia de plutire* şi marginea inferioară a *chilei*.

pic: scondru oblic, asemănător cu *ghiul*; este mobil şi alunecă pe *arborv* cu ajutorul a două ghidaje.

pistol Very: pistol special pentru lansat rachete luminoase de diverse culorr utilizat pentru semnalizări în cursul navigaţiei.

pitură: vopsea pentru nave (anticorosivă pentru protecţia *operei vii*). Piturai antivegetativă ucide animalele şi vegetalele ce se depun pe diverse părţi ale *4>perei vii*, în special în apele tropicale.

platformă continentală: partea litosferei cuprinsă de la soclul continental până la adâncimea medie a mării de circa 200 m.

ponţii: stâlp vertical care susţine puntea sau o piesă grea.

porta-voce: tub acustic metalic, montat la bordul navei, prin care se transmit ordine sau se fac comunicări între diferitele compartimente ale navei.

provă: partea dinainte a unei nave.

punctul navei: poziţia navei pe suprafaţa sferei pământeşti, determinată cu ajutorul a două coordonate geografice: *latitudine* şi *longitudine*.

punct estimat: poziţia navei stabilită pe hartă cu ajutorul datelor obţinute de la *compas* (drumul navei) şi cu indicaţiile *lochului* (distanţa parcursă).

punct vernal: intersecţia eclipticei (drumul aparent descris de soare pe *sfera cerească* timp de un an) cu

ecuatorul ceresc.

(*a*) *pune în pană*: situarea unei nave cu vele într-o poziţie în care aceana nu mai înaintează, devenind echilibrată sub efectul vântului care acţionează» asupra velelor; în această situaţie, unul dintre *arbori* are *velele mascate*, adică primeşte vântul pe faţa din *provă* a velelor.

pupă: partea dinapoi a unei nave.

puţul lanţului: spaţiu situat sub puntea navei, în care se ţine lanţul ancorei.

R

radio far: staţie de radioemisie al cărui amplasament e trecut pe hartă şi ale cărei emisiuni servesc pentru obţinerea *relevmentului radiogoniometrie*.

radiolocaţie: determinarea poziţiei unui obiect faţă de o staţie emiţătoare de unde electromagnetice (radar). Se bazează pe principiul reflexiei de către obiectul a cărui poziţie urmează a fi determinată, a undelor electromagnetice emise de staţia radar. Semnalele reflectate (semnale de ecou) sunt recepţionate vizual pe un ecran cu tub electronic al staţiei de emisie. Se obţin informaţii privind natura, poziţia, direcţia de mers şi viteza obiectului supus observaţiei *rafală*: creşterea bruscă a intensităţii vântului.

reflux (maree joasă): fenomen de coborâre a nivelului apei sub acţiunea *mareei*.

relevment; unghiul în planul orizontului, format între o direcţie de referioţă fi direcţia unui astru, a unui obiect pe uscat sau a unei nave pe mare.

relevment la compas: relevment luat de la bordul navei, în care planul de referinţă este nordul de la *compas*.

relevment prova: *relevment* luat de la bordul navei, în care planul de referinţă este planul longitudinal al navei; se măsoară în sistemul semicircular, de la O-180°, în *babord* sau în *tribord*. Mai poate fi măsurat în *carturi*.

relevment radiogoniometrie: unghiul măsurat la o

staţie de radiogoniometrie sau la un *radioţar*, între o direcţie de referinţă (de exemplu, direcţia emiţătorului de unde electromagnetice).

rocarniţă: dispozitiv pentru ridicarea sau coborârea unei *vergi* pe un *arbore*.

roza vânturilor: sistem de apreciere a direcţiei vântului în raport cu punctele cardinale (N N-E, E N-E etc.); circumferinţa rozei este împărţită în 32 direcţii numite *carturi*, fiecare *cart* având 11 1/4 grade.

ruliu: mişcare alternată faţă de planul longitudinal al navei, de la un bord la altul, provocată de valuri.

S

sachet: *saulă* care serveşte la prinderea velelor de *vergi* pentru a micşora au prafaţa velică.

safran: pana cârmei, asupra căreia se exercită forţele hidrodinamice ale curentului relativ al apei, permiţând schimbarea direcţiei sau menţinerea drumului navei.

şaland: ambarcaţiune cu fund plat, de obicei nepuntată, folosită pe fluvii sau în rada unui port pentru transportul mărfurilor la bord sau de la o navi la uscat, atunci când nava nu poate intra în portul respectiv.

santină: spaţiul de la fundul navei unde se adună apă din infiltraţii.

sart: *manevra* fixă, care fixează *arborele* de borduri; în mod obişnuit este dublă.

saula: *parâmă* subţire, cu circumferinţa de 1, 5 – 3, 5 cm.

saulă de remorca (saulă engleză): saulă astfel împletită încât nu se poate înnoda sau desface la răsucire sau tracţiune (saulă de *loch*).

(*a*) *şavira*: răsturnarea într-un bord a unei nave.

scond.ru: bară circulară de lemn sau din ţeavă metalică, lungă de câţiva metri şi cu secţiune minimă de circa 100 mm, folosită la bordul navelor pentru diferite scopuri (*tangon*, scondrul *spinakerului*).

scotă: manevră curentă fixată la colţul de jos al velei sau la *ghiu*, folosind la întinderea velei spre *pupă*: cu ajutorul scotei se dă velei sau *ghiului* unghiul dorit faţă de direcţia vântului.

semnal orar radio: semnal emis de observatoare astronomice pentru indicarea orei, prin dispozitive automate, simultan pe mai multe lungimi de undă. Serveşte la stabilirea diferenţei dintre *timpul mediu la Greenwich* şi ora pe care *o* indică în momentul recepţiei cronometrul de la bord, în vederea calculelor de *navigaţie astronomică*. Posturile de emisie a semnalelor orare radio sunt astfel repartizate, încât pot fi recepţionate de o navă ori unde s-ar afla pe suprafaţa globului.

sens direct: sensul mişcării aparente a soarelui pe ecliptică (de la vest la est), deci opus ca sens mişcării diurne.

sens retrograd: sensul de mişcare a acelor ceasornicului. Mişcarea diurnă a *sferei cereşti* este o mişcare aparentă determinată de mişcarea de rotaţie a pământului în jurul axei polilor, de la est la vest, în sens retrograd.

sextant: instrument care serveşte la măsurarea unghiurilor; se măsoară unghiuri orizontale între două obiecte şi unghiuri verticale sub care se vede un obiect sau un astru deasupra orizontului vizibil. Citirea unghiurilor se face pe <în limb gradat în 60° (a şasea parte dintr-o circumferinţă – sexta – de unde provine şi numele instrumentului).

sferă cerească: sferă imaginară folosită în calculele de navigaţie, având centrul în centrul pământului şi raza infinit de mare. Pe această sferă se proiectează aştri.

sfilată: element constitutiv al unei *parâme* vegetale, constând din mai multe fire vegetale răsucite.

siaj: dâră de spumă formată la *pupa* unei nave în mers.

sistem baric: repartizarea orizontală a presiunii atmosferice, într-o anumitX regiune.

slup: navă mică cu vele, destinată *cabotajului*, având un singur *arbor*eţi un singur *foc*.

soare mediu: astru fictiv, pentru necesităţile calculelor nautice, considerat e & Je mişcă pe ecuator cu viteză uniformă, parcurgând ecuatorul într-un *an tropic*.

sonda acustica: aparat pentru măsurarea adâncimii apei, bazat pe măsurarea timpului parcurs de un sunet emis de la bordul navei şi reflectat pe fundul mării. Practic se măsoară intervalul de timp necesar sunetului pentru a parcurge distanţa de la navă la fund, apoi a sunetului reflectat de la fund la navă. Aparatul este etalonat pentru o viteză a sunetului în apă de 1.500 m/sec.

spinaker; velă triunghiulară, având *scota* legată la un *scondru* perpendicular pe bordaj, numit scondrul spinakerului, folosit la navigaţia cu *vânt din pupă spirai*: luminator în punte, deasupra încăperilor care nu au *hublouri*.

stabilitate; proprietatea navei de a reveni în poziţie dreaptă (de echilibru) * după înclinarea ei într-un bord sub influenţa unei forţe externe, (vânt, valuri) atunci când această forţă încetează.

strai: *manevră* fixă folosită pentru fixarea *arborelui* în planul diametral al navei. Unele straiuri se folosesc la fixarea velelor triunghiulare, *focurilor* «au *velastraiurilor*. Straiul poartă denumirea după *arborele* pe care-l susţine sau după vela după care se înverghează.

(*a*) *strânge vântul*: a naviga cu *prova* cât mai aproape de direcţia din care bate vântul.

fustă: *manevră* fixă, pentru fixarea *picului* în borduri.

T

tachet: suport în formă de T, fixat pe punte sau pe *arbore*, de care se leagă *scotele* şi în general se iau *volte*.

tambuchi: deschidere prin care se poate coborî sub

puntea acoperită cu copac sau cu gheretă.

tangaj: mişcare alternată, în jurul unei axe transversale faţă de direcţia de mers a navei, provocată de acţiunea vântului sau a valurilor.

tangon: *scondru* rabatabil, montat cu un capăt pe bordul navei şi de care le leagă bărcile.

(*a*) *terţarola* (a lua terţarola): a reduce suprafaţa unei vele când vântul este prea puternic, prin legarea barelor de terţarolă de pe velă. La unele nave, *ghiul* se poate roti cu ajutorul unui sistem de clicheţi, terţarolarea făcându-se în acest caz numai prin rotirea *ghiului* în jurul axei sale.

timona: roata cârmei, care pune în mişcare pana cârmei, lucrând asupra *echei* cu ajutorul *troţelor*.

timonier: marinar la bordul navei care manevrează *timona* sau execută semnalizări.

timp mediu (timp solar mediu): *unghiul orar* al *soarelui mediu*.

timpul la Greenwich: *unghiul* orar al soarelui, măsurat de la meridianul Greenwich.

timpul locului: *unghiul orar* al soarelui, măsurat de la meridianul locului.

trauler: navă destinată pescuitului cu ajutorul traulului (năvod cu care se pescuiesc aglomerările de peşti de la fundul mării sau de la diferite adâncimi).

(*la*) *traversul navei*: situat pe direcţie perpendiculară pe axa de simetrie* (*provă-pupă*) a navei.

tribord: partea laterală din dreapta planului longitudinal al unei nave, privind de la *pupa* spre *provă*.

troliu: aparat care serveşte pentru deplasarea unei sarcini în plan vertical sau în plan orizontal, cu ajutorul unui cablu sau lanţ şi prin intermediul unui sivtem de roţi dinţate. Cablul sau lanţul se înfăşoară pe una sau mai multe tobe.

troţă: ansamblu de lanţuri şi cabluri prin care mişcarea *timonei* se transmite la axul cârmei.

U >

unghi la pol (al unui astru) arcul de *ecuator ceresc*, măsurat de la meridianul superior spre est sau spre vest, până la *cercul orar* al astrului.

unghiul orar al unui astru: arcul de *ecuator ceresc*, măsurat de la meridianul superior în *sens retrograd*, până la *cercul orar* al astrului respectiv; are valori între o şi 360°.

V

val brizant: (vezi *brizant*).

val deferlant: (vezi (a) deferla).

varangă: piesă de lemn sau de tablă montată vertical şi transversal faţă de fundul navei la a cărui consolidare contribuie.

velastrai: velă latină (triunghiulară) întinsă pe *straiurile* dintre *arbori*; poartă denumirea după *arborii* între care este ridicată.

velatură: totalitatea velelor unei nave asupra cărora acţionează vântul şi e*J ajutorul cărora se deplasează şi se guvernează nava.

vela: pânză rezistentă, confecţionată din mai multe fâşii de in sau de bumbac denumite *forţe*, cusute între ele; la iahturile moderne, fâşiile de pânză se fac din nailon sau dacron. Pe marginea velei este cusută o *parâmă* denumită *grandee*, care serveşte la întărirea velei.

vela aurica: velă trapezoidală.

vela de capa: velă care se ridică când nava *fine la capa*.

velă de furtuna: velă foarte rezistentă, de dimensiune mai redusă decât alte vele, pe care le înlocuieşte când acestea, chiar *terfarolate*, nu mai pot rezista presiunii vântului.

velă latină: velă triunghiulară, întinsă pe *straiurile arborilor*.

velă mascată: velă care primeşte vântul pe faţa

dinspre *provă*, în urma mortificării accidentale a alurei navei.

(*a*) *veni în vânt*: abaterea navei spre direcţia din care bate vântul. Sub vânt *vergă*: bară de lemn sau metalică, fixă sau mobilă, aşezată pe partea dinainte a *arborelui*.

vinci: *troliu* cu tambur şi ax orizontal folosit la bordul navei pentru *virarea* sau *filarea* unei *parâme* sau a unui lanţ.

vânt aparent: vânt observat la bordul unei nave în mers; direcţia lui se «determină cu ajutorul *compasului* iar viteza, măsurată în metri pe secundă, se determină cu ajutorul *anemometrului*. Vântul aparent este rezultanta dintre *vântul real* şi *vântul navei*.

vânt de bulină (a naviga cu: a naviga cu *prova* cât mai aproape de disecţia vântului (cu *vânt strâns* la maximum posibil).

vânt din pupă: vânt care bate direct din *pupă*.

vânt larg: vânt care bate dintr-o direcţie cuprinsă între *travers* şi patru *carturi* înapoia *traversului*.

vânt mare larg: vânt cuprins între *vântul larg* şi *vântul din pupa*.

vânt real: direcţia şi viteza deplasării reale a masei de aer. La bordul nave* interesează în mod practic acest vânt, care este determinat pe baza *vântului aparent* şi a *vântului navei* printr-o construcţie grafică, utilizând aceşti dor vectori cunoscuţi.

vânt strâns: vânt care bate dintr-o direcţie aflată înaintea *traversului* navei.

vântul navei: vântul rezultat drept consecinţă a deplasării navei, având direcţie contrară mersului navei şi viteză egală cu viteza navei.

(*a*) *vira*: operaţia de tragere a unei *parâme* sau a unui lanţ cu *cabestanm* sau cu *vinciul*.

(*a*) *vira ancora*: a trage ancora la bord.

(*a*) *vira nava*: a întoarce nava într-un bord *volta*:

manevră prin care nava cu vele îşi schimbă bordul din care primeşte vântul.

voltă în vânt: manevră prin care nava îşi schimbă bordul din care primeşte vântul, trecând cu *prova* prin vânt.

voltă sub vânt: manevră prin care nava îşi schimbă bordul din care *primeşte* vântul, trecând cu *pupa* prin vânt.

Cuprinsul

1 Visuri H
2 Dezamăgiri 21
3 În sfârşit, plecarea 35
4 La şaizeci şi cinci de ani 66
5 Aştept să înceapă vântul şi ploaia 73
6 Roaring Forties $4
7 La un pas de catastrofă 97
f Strâmtoarea Bass 119
9 în Australia 133
10 Şavirare în Marea Tasmaniei 147
11 Am avut mare noroc 157
12 De două ori joi 169
13 Spre Capul Horn 183
14 Dublez Capul Horn 200
15 în vastul Atlantic 220
16 în zona alizeelor şi a calmului ecuatorial 235
17 În sfârşit, o navigaţie plăcută!... 244
Epilog de *J.R.L. Anderson* 257
Rolul soţiei în marea aventură de Sheila Chichester 261
Anexa 1: Jurnal de bord 267
Anexa 2: Aprovizionarea de Sheila Chichester 274
Mic glosar nautic la ediţia în limba romană 279

Redactor: SANDA STOIAN Tehnoredactor: MIRCEA NASTA

Coli editură 20. *Coli de tipar* 19 + 2, 5 *planşe*. *Hârtie tipar înalt A 63 gim*. *Indici pentru clasificarea zecimală*:

pentru bibliotecile mari; *910*, *pentru bibliotecile mici*: *91*

Tiparul executat sub comanda nr. 90 645 la Combinatul Poligrafic „Casa Scânteii”, Piaţa Scânteil nr. 1. Bucureşti – Republica Socialistă România

1 Unitate de măsură pentru lungimi egală cu O, 3048 m. – *N.T.*

1 Unitate de măsură a vitezei navelor, egală cu 1 milă marină pe oră, adică 1 852 m/h. – *N.T.*

1 Curs de apă în sudul Angliei, potrivit pentru probe de navigaţie cu vele…

— *N.T.*

3. Intrarea în cabină şi cuşeta – de veghe

3 – Cu „Gipsy Moth” în jurul lumii

3 În Canalul Mânecii, Cape Lizard este painctuil cel mai sudic al Marii Britanii. – N.T.

1 În portugheză; insula Trinidad, situată în Oceanul Atlantic, în dreptul coastei Venezuelei; are 4 & 28 km* *şi* 793.000 locuitori; port principal: Port of Spain. – *N.T.*

5 – Co „Gipsy Moth* în jurul lumii

1 Păsări marine din familiile Procellariidae şi Hydrobatidae. – *N.T.*

1 Din genul *Pachyptila*, înrudiţi cu petrelii. – *N.T.*

7 – Cu „Gipsy Moth” în jurul lumii

1 k „1 desparte Australia de Insula Tasma

1 Oraş în sud-vestul Australiei la 200 km de gura râului Swan: 395.000 locuitori. – *N.T.*

1 în cartea sa *A Gipsy of the Horn* (*Nomadul de la Capul Horn*), Rex Clements relatează o întâmplare ciudat de asemănătoare.

„Într-o noapte întunecoasă, fără dună, puţin înainte de a intra în zona Roaring Forties, am fost martorul unei întâmplă™ stranii.

Era în timpul cartului de la miezul nopţii, „cartul de cimitir”, cum i se mai spune. Trebuiau tocmai să bată cele patru lovituri de clopot. Brusc, din afara babordului, de nu.

prea departe, a ţâşnit din întuneric un ţipăt neînchipuit de înfiorător şi jalnic, teribil prin desperare şi intensitate. Amploarea nu era prea mare; vreo douăzeci de oameni an cor ar fi putut face un zgomot asemănător, dar oroarea de nedescris a ţipătului ne-a îngheţat sângele în vine.

Împreună cu secundul *şi* cu alţi oameni din echipaj am alergat la parapet scrutând întunericul pe partea bordului în vânt. Oamenii din echipaj, care dormeau în cuşetele lor somnul celor obosiţi de muncă grea, s-au trezit dând fuga *şi* ei pe punte. Nici într-un naufragiu marinarii n-ar fi ieşit pe punte nechemaţi, dar ţipătul i-a scos afară ca la chemarea trâmbiţei judecăţii de apoi; toţi erau cuprinşi de teroare.

Însuşi căpitanul a fost trezit de ţipăt şi a ieşit pe punte. Ascultam cu toţii, cu încordare, încercând să străpungem cu privirea întunericul din jur.

După câteva momente de ascultare curioasă şi tăcută îngrozitorul ţipăt s-a

1 Port în Australia, la nord-est de Sydney, la gura râului Hunter; 185.000 locuitori. – *N.T.*

9 – Cu „Gipsy Moth* în jarul lumii

1 Trebuie să spun de la început că „Gipsy Moth IV* este o navă admirabilă şi că, bine dirijată, poate naviga repede. Sheila îmi reproşa ansă că îi găseau cusururi navei mele: „Nu uita, îmi spunea Sheila, că ai navigat cu ea mai departe şi mai repede decât s-a reuşit vreodată cu un iaht mic, în cursul unei singure călătorii. Şi nu uita să-mi reamintească, ori de câte ori avea ocazia, de Lisette, iapa celebră care aparţinuse generalului Marbot, aghiotantul lui Napoleon. Când Marbot a cumpărat-o, iapa avea prostul obicei de a omorî grăjdarii şi de aceea hotărâseră s-o omoare. Marbot însă a vindecat-o de năravuri, scăpându-i viaţa. Recunoscătoare, la rândul ei iapa i-a scăpat generalului viaţa, o dată datorită vitezei sale neîntrecute, altă dată răsturnând şi călcând în picioare un soldat inamic

care se repezea la stăpânul său cu baioneta şi a treia oară, omorând un ofiţer rus care era pe cale să-i lovească pe Marbot cu sabia dar care, până la urmă, a ranit-o pe Lisette. Deşi admir curajul şi devotamentul animalului, mărturisesc că nu aş fi amator de aşa ceva. – *N. A.*

11 – Cu „Gipsy Moth” în jurul lumii

1 În cele 25 de zile cu bune observaţii la soare, între 7 februarie şi 28 martie, lochul a arătat cu 560 mile mai puţin, adică cu 16, 5%. – *N. A.*

1 Supă conservată, groasă, din legume, cu fasole, fidea, macaroane şi diverse ingrediente. – *N.* 7.

1 În cartea sa *A Gipsy of the Horrty* Clements scrie: „O furtună de iarnă în apropierea coastei este o experienţă care-ţi toceşte nervii. Nu tot astfel se întâmplă la Capul Horn; acolo nu ai altceva de făcut decât să te stăpâneştica să asişti la desfăşurarea unei demonstraţii sublime de forţă”. Asemenea aprecieri se ipot scrie numai an linişte şi siguranţă, la multe săptămâni după ce ai înfruntat valurile de la Capul Horn. – *N. A.*

1 Pentru comparaţie, „Pen Duick III* cea mai rapidă navă în cursa Fastnet din 1967, pilotată de vechiul meu rival şi prieten Eric Tabarly, a realizat o medie zilnică de 166 mile, întâlnind însă pe alocuri vânturi variabile. – *N. A.*